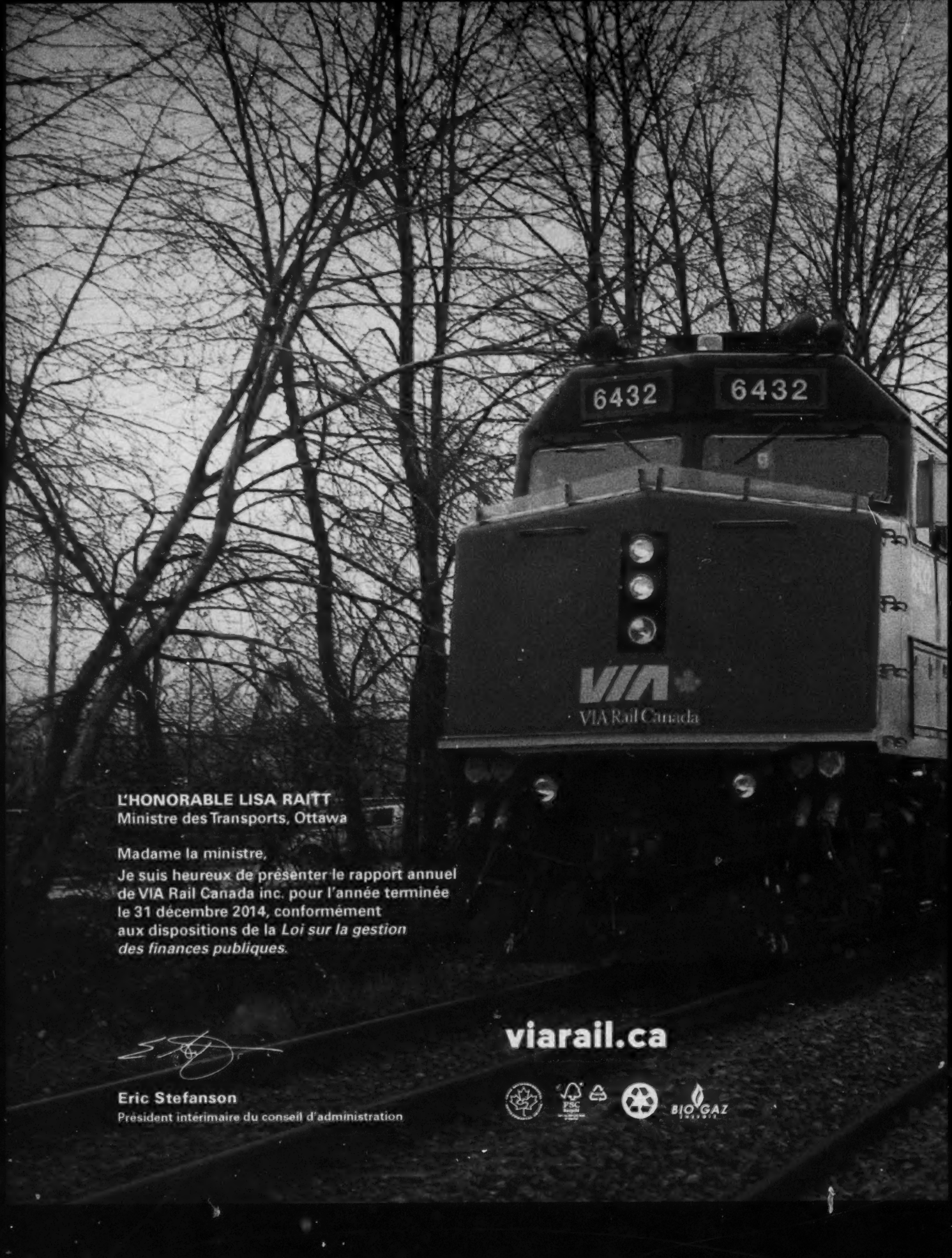
RAPPORT ANNUEL 2014
Canada
VIA Rail Canada



L'HONORABLE LISA RAITT
Ministre des Transports, Ottawa

Madame la ministre,

Je suis heureux de présenter le rapport annuel de VIA Rail Canada inc. pour l'année terminée le 31 décembre 2014, conformément aux dispositions de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Eric Stefanson
Président intérimaire du conseil d'administration

viarail.ca

TABLE DES MATIÈRES

VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ 2

LIGNE DU TEMPS 2014 3

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION 4

MESSAGE DU PRÉSIDENT 6

L'ANNÉE EN CHIFFRES 8

EXAMEN DES ACTIVITÉS 10

PRIX ET DISTINCTIONS 26

RESPONSABILITÉ SOCIALE DE L'ENTREPRISE 28

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ 54

- Conseil d'administration 55
- Comités du conseil 56
- Accès à l'information 57
- Frais de déplacement, d'accueil et de conférences 58
- Système de gestion de l'environnement 58
- Rémunération des hauts dirigeants 59
- Conformité à la loi anti-pourriel 59
- Biographie des administrateurs 60

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION 64

ÉTATS FINANCIERS 74

ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ 122

- Conseil d'administration 123
- Équipe de la haute direction 123
- Adresse des bureaux de VIA Rail 123
- Biographie des directeurs 124

LISTE DES COLLABORATEURS 128

CRÉDIT PHOTO : JOE FORSYTH, MÉCANICIEN DE LOCOMOTIVE, VIA RAIL

VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ

VIA Rail exploite le service ferroviaire passagers national du Canada au nom du gouvernement du Canada. Société d'État indépendante créée en 1977, VIA Rail fournit un service sûr, efficace et respectueux de l'environnement d'un océan à l'autre, et ce, dans les deux langues officielles. La Société exploite plus 500 trains chaque semaine sur 12 500 kilomètres de voies ferrées reliant plus de 450 collectivités canadiennes. VIA Rail, qui compte quelque 2 500 employés, a transporté plus de 3,8 millions de passagers en 2014.

SERVICES DE VIA RAIL

Déplacements interurbains

Dans le corridor densément peuplé entre Windsor, ON et le Québec, QC, les trains de VIA Rail assurent un transport de centre-ville à centre-ville entre les grandes villes, banlieues et collectivités.

Déplacements long parcours et tourisme

Dans l'Ouest et l'Est du Canada, les trains de VIA Rail attirent des voyageurs du monde entier et stimulent le secteur touristique du pays. Le train transcontinental de l'Ouest canadien de VIA Rail, le *Canadien*, assure le service entre Vancouver et Toronto tandis que dans l'Est du pays, l'*Océan* relie Montréal et Halifax.

Liaisons essentielles

VIA Rail fournit un service passagers dans plusieurs régions rurales et éloignées du Canada. Ce service de trains obligatoire, de par la volonté du gouvernement du Canada, répond à des besoins essentiels en matière de transport, desservant de nombreuses collectivités où l'accès à un autre moyen de transport à l'année est limité ou inexistant.

LIGNE DU TEMPS 2014

JANVIER

/ Nouveau partenariat avec La Compagnie Canada, organisme sans but lucratif qui s'attache à créer des liens entre les entreprises et le secteur militaire canadien

AVRIL

/ Lancement de la nouvelle section « Expérience VIA » sur le site viarail.ca

JUIN

/ Annonce du projet de remise à neuf des 32 voitures LRC de la classe Économie

/ Nouvelle carte « Découvrez le Canada » qui permet aux jeunes d'explorer le pays à prix réduit durant l'été

AOÛT

/ Lancement du nouveau portail mobile de VIA Rail

/ Mise en service d'une nouvelle cabine accessible sur le *Canadien*

/ Lancement de deux produits pour les étudiants – la Carte-rabais 20/20 et la Carte session illimitée

/ Ouverture officielle d'une nouvelle passerelle à la gare de Cobourg, en Ontario

OCTOBRE

/ Ajout de départs du train express du lundi au vendredi sur la populaire ligne Ottawa-Toronto

/ Entrée en vigueur de la nouvelle politique sur les bagages, plus conforme à la stratégie de transport intermodal

/ Nouveau partenariat international avec AccesRail

/ Inauguration de la gare Union de Winnipeg fraîchement rénovée

FÉVRIER

/ Lancement du service de sélection de sièges en classe Économie dans le corridor Québec–Windsor

MAI

/ Nomination d'Yves Desjardins-Siciliano au poste de président et chef de la direction de VIA Rail

/ Présentation des voitures-lits de la classe Prestige à l'industrie du tourisme lors de Rendez-vous Canada à Vancouver

JUILLET

/ Célébrations marquant le 110e anniversaire de l'emblématique *Océan* qui relie Montréal et Halifax

/ Lancement de la phase 1 du nouveau service en classe Économie de VIA Rail dans le corridor Québec-Windsor

SEPTEMBRE

/ Début des essais du nouveau système de sécurité du train par GPS de VIA Rail

DÉCEMBRE

/ Déploiement de la phase 2 de l'offre améliorée en classe Économie dans le corridor Québec-Windsor – nouveaux choix d'aliments frais et sélections de vins canadiens

/ Remise à neuf de 26 voitures LRC de la classe Affaires, dernière étape de la modernisation du service en classe Affaires

/ Une entente intermodale avec Hainan Airlines permet à VIA Rail de s'implanter dans le marché chinois

/ Partenariat entre VIA Rail et la CAA pour rendre les déplacements en train plus accessibles pour les six millions de membres de l'Association

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

D'importants changements – et des progrès substantiels ont marqué l'année 2014 chez VIA Rail dans le cadre de ses efforts pour concrétiser la vision de l'entreprise, soit faire du train le moyen de transport de choix des voyageurs au Canada.

En mai, un nouveau président et chef de la direction animé d'une nouvelle vision – Yves Desjardins-Siciliano – a été nommé en remplacement du président et chef de la direction intérimaire, Steve Del Bosco. Avant sa nomination, M. Desjardins-Siciliano était chef des Services corporatifs et juridiques et Secrétaire corporatif de VIA Rail. Il a acquis une vaste expérience à divers postes de direction dans les secteurs public et privé et comprend parfaitement les politiques publiques, ce qui lui sera très utile dans ses nouvelles fonctions.

Au mois d'août, Paul G. Smith a annoncé qu'il quittait la présidence du conseil d'administration de VIA Rail pour se consacrer à d'autres intérêts, et c'est avec plaisir que j'ai accepté le poste de président par intérim. M. Smith, qui siégeait au conseil d'administration depuis 2006, d'abord comme administrateur puis comme président à partir de décembre 2010, a beaucoup apporté à VIA Rail. Nous le remercions pour son dévouement, son engagement et l'énergie qu'il a investie dans la promotion des intérêts de la Société, et lui souhaitons le meilleur pour l'avenir.

Sur le plan de la gouvernance, 2014 a été une année extrêmement chargée. Pour faire en sorte que le conseil d'administration de VIA Rail continue de respecter les pratiques exemplaires et les normes de gouvernance en vigueur, on a procédé à un examen exhaustif de la structure de ses comités, en s'appuyant entre autres sur une étude comparative des conseils d'administration d'autres sociétés J'État et de sociétés du secteur des transports cotées en bourse.

Compte tenu des recommandations découlant de cet examen, le conseil d'administration a décidé, lors d'une réunion tenue en mai, de faire passer de cinq à quatre le nombre de comités et de réviser le mandat et les responsabilités de chacun d'eux pour maximiser leur efficacité. Les quatre comités sont les suivants: Vérification et finances; Gouvernance, risques et stratégie; Ressources humaines et Placement des régimes de retraite.

Le conseil d'administration a lancé d'autres initiatives importantes en 2014, notamment la planification de la relève, le processus de désignation d'un nouveau chef de la direction, qui a mené à la nomination d'Yves Desjardins-Siciliano, ainsi que le processus d'approbation d'un nouveau régime de retraite hybride pour les nouveaux employés. La nouvelle section exhaustive Responsabilité sociale de l'entreprise du présent rapport renferme d'autres renseignements sur ce régime de retraite remanié.

Je profite de l'occasion pour remercier mes collègues du conseil d'administration pour leurs suggestions éclairées et leur soutien, et pour souhaiter officiellement la bienvenue aux deux administratrices nommées en juin 2014, Deborah Robinson et Melissa Sonberg. Les grandes compétences de mesdames Robinson et Sonberg dans les secteurs du transport de passagers, des finances et des ressources humaines seront très utiles au conseil d'administration. Je me permets par ailleurs de souligner qu'avec ces nominations, nous avons atteint la parité des genres (si on exclut le chef de la direction) au sein du conseil, puisque ce dernier compte cinq hommes et cinq femmes. Cela fait de VIA Rail un chef de file des sociétés publiques et privées au Canada en matière d'égalité entre les sexes au conseil d'administration.

En terminant, je félicite Yves et son équipe de la haute direction qui ont su assurer une transition harmonieuse et promouvoir le programme stratégique de VIA Rail. Également, je remercie tous les employés pour leur travail acharné et leur engagement envers le service à la clientèle.

ERIC STEFANSON
Président par intérim
du conseil d'administration

MESSAGE DU PRÉSIDENT

Je tiens d'abord à dire que c'est un honneur et un privilège d'être à la tête de la remarquable équipe de VIA Rail. Au cours de mes huit premiers mois au poste de président, je me suis attaché à démontrer notre engagement indéfectible envers nos passagers, nos employés, nos partenaires et nos parties prenantes gouvernementales. Je travaille avec une équipe exceptionnelle et dévouée et, ensemble, nous voulons faire de VIA Rail une entreprise plus pertinente et plus utile. Notre société offre le service de transport interurbain le plus sûr, le plus efficace et le plus respectueux de l'environnement au Canada. Mais surtout, elle est un moteur de croissance économique et de prospérité pour les collectivités que nous desservons partout au pays, surtout dans le corridor Québec-Windsor. Si nous voulons exploiter son plein potentiel économique, nous devons améliorer la fiabilité du service. C'est un défi auquel nous nous attaquons avec un optimisme prudent.

Si les défis sont nombreux, le rendement global de VIA Rail en 2014 confirme que les voyageurs adhèrent à notre proposition de valeur. Durant le deuxième semestre, nous avons observé avec satisfaction une tendance à la hausse des revenus. En 2014, les produits totaux ont augmenté de 3,7 % pour atteindre 280,3 millions de dollars. L'augmentation du volume de passagers tarde cependant à se concrétiser. En fait, l'achalandage a quelque peu diminué en 2014, diminution que l'on peut principalement attribuer aux problèmes d'engorgement du réseau ferroviaire.

La fiabilité du service, mesurée par la ponctualité des trains, demeurera un obstacle à l'augmentation de l'achalandage dans un avenir prévisible. Actuellement, les trains de VIA Rail roulent surtout sur des voies qui appartiennent à des entreprises de transport de marchandises et sont utilisées par celles-ci. L'augmentation du transport de marchandises, de céréales et de pétrole, jumelée à un accroissement des services de transport régional de passagers à Toronto et à Montréal, exacerbera l'engorgement du réseau.

Pour améliorer la ponctualité de ses trains, offrir un service fiable aux passagers interurbains et augmenter l'achalandage, VIA Rail étudie la possibilité d'acheter ou de construire des voies ferrées réservées au transport de passagers. Pareille stratégie nécessiterait des investissements du secteur privé en infrastructure, et éventuellement une participation des gouvernements provinciaux et administrations municipales, qui tireraient un avantage économique de l'amélioration des réseaux de transport vers leurs collectivités. Nous visons tous le même objectif : mieux servir les collectivités et favoriser la croissance économique et la prospérité.

Parallèlement à cette démarche, nous allons continuer d'utiliser les ressources de VIA Rail pour offrir encore plus de valeur à nos clients. Pour concrétiser notre vision et notre stratégie, nous devons notamment nous assurer que les particuliers et les familles du corridor densément peuplé entre Québec et Windsor pensent d'abord à VIA Rail pour leurs déplacements, ce corridor étant notre plus grande source d'achalandage. Nous promouvons également avec enthousiasme nos services long parcours assurés par le *Canadien* et l'*Océan* comme façon unique pour les touristes d'ici et de l'étranger de découvrir la beauté des paysages et la diversité du Canada.

Depuis ma nomination au poste de président chef de la direction, je me suis entretenu avec la majorité des 2 500 employés de VIA Rail. Mes déplacements hebdomadaires en train m'ont permis de rencontrer des centaines de passagers qui m'ont parlé de ce qu'ils aiment, de ce qu'ils n'aiment pas et de ce que nous pourrions améliorer sur nos trains. Ces commentaires recueillis directement ont déjà donné lieu à certaines améliorations, et d'autres mesures seront prises sous peu.

Comme toujours, la sécurité des passagers, des employés et de la population demeure notre préoccupation première. Nous avons également à cœur la protection de l'environnement et le bien être des collectivités. La section sur la sécurité de l'Examen des activités fournit un complément d'information sur ce que fait VIA Rail dans ces domaines. Vous pouvez également prendre connaissance de notre premier rapport exhaustif sur la responsabilité sociale de l'entreprise, intégré au présent rapport annuel.

En terminant, je tiens à souligner le travail de mes deux prédécesseurs, Marc Laliberté et Steve Del Bosco. Marc, qui a consacré sa carrière au secteur ferroviaire et a pris sa retraite au début de 2014, m'a embauché chez VIA Rail en 2010. J'ai beaucoup appris à ses côtés et je l'en remercie. Steve a quant à lui couronné une brillante carrière amorcée il y a 37 ans en assurant l'intérim jusqu'à ma nomination au poste de président et chef de la direction. Il incarne ce qu'il y a de mieux chez VIA Rail : dévouement à la tâche ; respect des clients et des collègues de travail ; engagement à l'égard du service public et résilience face à l'adversité. Si VIA Rail a survécu à la fin du XX^{e} siècle pour renaître au XXI^{e} siècle, c'est grâce aux efforts et à la ténacité de gens comme Steve. Il a pris une retraite bien méritée le 31 janvier 2015. Enfin, j'aimerais exprimer ma gratitude aux membres du conseil d'administration, notamment Paul G. Smith, ancien président du conseil, et Eric Stefanson, président du conseil par intérim, pour leur confiance, leurs conseils et leur soutien. Je tiens en outre à remercier nos employés dévoués qui fournissent le service exceptionnel qui fait la renommée de VIA Rail. Leur travail remarquable et leur efficacité constituent ma plus grande source d'inspiration et de motivation.

YVES DESJARDINS-SICILIANO
Président et chef de la direction

L'ANNÉE EN CHIFFRES

Les résultats financiers sont émis selon les normes internationales d'information financière (IRFS). Les résultats financiers par ligne ont été reclassifiés de façon à refléter la présentation interne.

	2014	2013	2012	2011	2010
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)					
Produits voyageurs [1]	**259,6**	249,6	257,4	265,4	258,2
Produits totaux [1]	**280,3**	**270,4**	**276,9**	**282,8**	**274,4**
Charges d'exploitation [1]	**(509,0)**	(482,4)	(478,2)	(492,4)	(504,5)
Contributions pour avantages sociaux des employés [1]	**(88,4)**	(95,6)	(77,8)	(51,3)	(31,4)
Charges d'exploitation totales [1]	**(597,4)**	**(578,0)**	**(556,0)**	**(543,7)**	**(535,9)**
Bénéfice (perte) d'exploitation	**(317,1)**	**(307,6)**	**(279,1)**	**(260,9)**	**(261,5)**
Dépenses en immobilisations	**(81,8)**	(96,2)	(170,3)	(237,0)	(268,6)
Financement total requis	**(398,9)**	**(403,8)**	**(449,4)**	**(497,9)**	**(530,1)**
Financement d'exploitation par le gouvernement	**317,1**	307,6	279,1	260,9	261,5
Financement en capital par le gouvernement	**80,9**	90,8	167,2	224,8	268,6
Financement total par le gouvernement	**398,0**	**398,4**	**446,3**	**485,7**	**530,1**
Fonds de renouvellement des actifs	**0,9**	**5,4**	**3,1**	**12,2**	**0,0**
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS [2]					
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**808**	832	834	851	846
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	**1 349**	1 482	1 541	1 541	1 495
Financement de l'exploitation par le gouvernement par voyageur-mille (EN CENTS)	**39,2**	37,0	33,5	30,7	30,9
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	**31,2**	29,4	30,3	30,8	30,2
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**6 160**	6 244	6 441	6 580	6 668
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**36 958**	39 699	44 379	44 988	43 651
Cœfficient d'occupation moyen (%)	**60**	56	54	55	57
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**131**	133	129	129	127
Ponctualité (%)	**76**	82	83	84	82
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de l'année	**2 608**	2 662	2 800	2 899	2 937

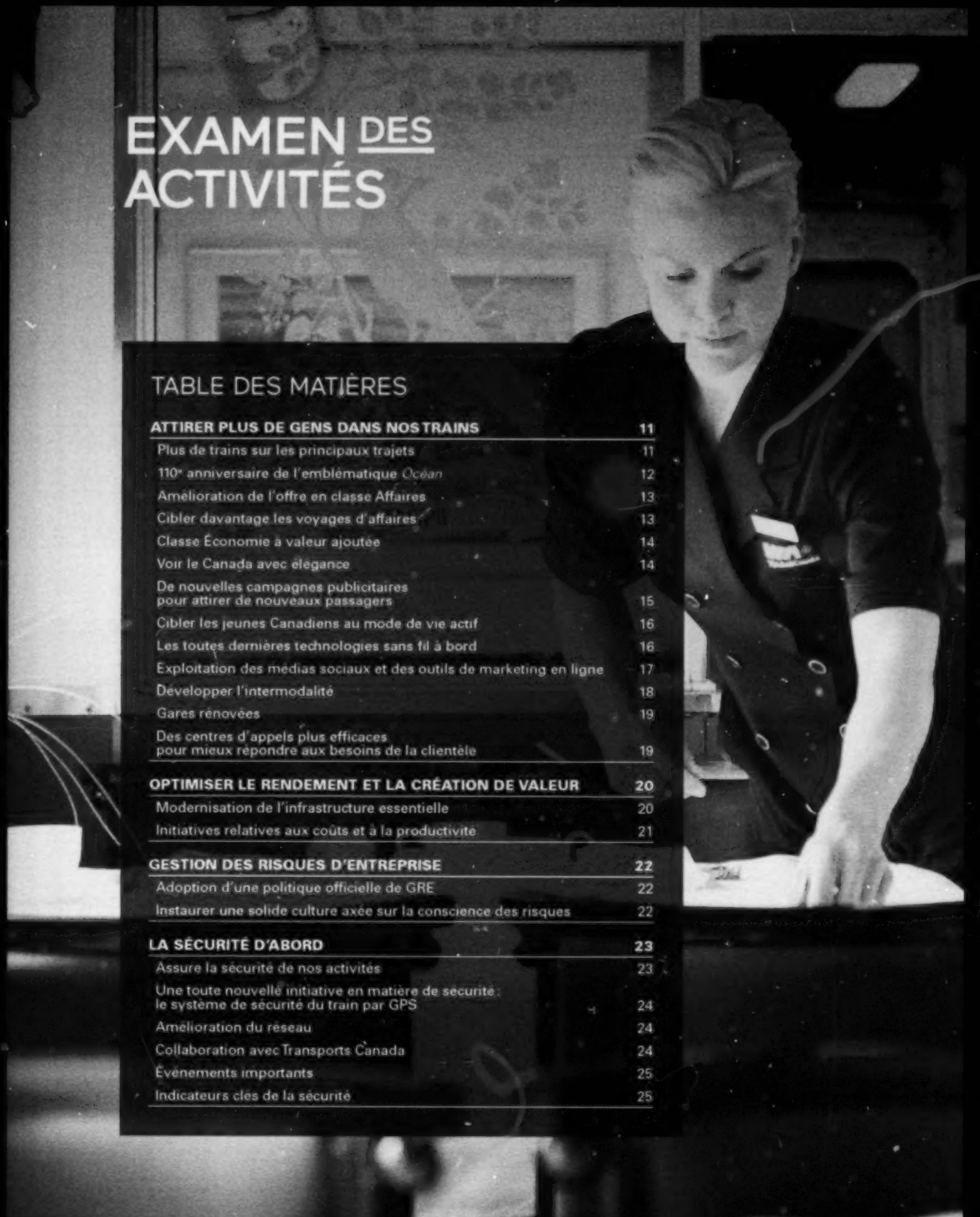
(1) Les résultats financiers ont été ajustés de façon à refléter les activités financées
(2) Les statistiques d'exploitation clés n'ont pas fait l'objet d'une vérification

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES

Sommaire des Services de Train - Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2014
(non vérifié)

Service de Train	Revenus (EN MILLIERS)	Coûts (EN MILLIERS)	Perte (EN MILLIERS)	Subvention par voyageur	Subvention par voyageurs-milles	Voyageurs par semaine	Voyageurs par année
Montréal-Ottawa-Toronto	145 516$	238 970$	93 454$	44,31$	0,21$	40 556	2 108 934
Québec-Montréal-Ottawa	28 183$	49 300$	21 117$	45,89$	0,30$	8 850	460 197
Corridor Est	**173 699$**	**288 270$**	**114 571$**	**44,60$**	**0,22$**	**49 406**	**2 569 131**
Toronto-London-Sarnia-Windsor	43 040$	90 361$	47 321$	49,16$	0,41$	18 510	962 520
Toronto-Niagara	1 120$	11 338$	10 218$	296,84$	3,82$	662	34 423
Sud Ouest Ontario	**44 160$**	**101 699$**	**57 539$**	**57,72$**	**0,50$**	**19 172**	**996 943**
Corridor	**217 859$**	**389 969$**	**172 110$**	**48,26$**	**0,27$**	**68 578**	**3 566 074**
Montréal-Halifax	9 804$	45 420$	35 617$	480,17$	0,93$	1 426	74 175
Toronto-Vancouver	47 145$	102 609$	55 463$	591,23$	0,50$	1 804	93 810
Longs Parcours	**56 949$**	**148 029$**	**91 080$**	**542,19$**	**0,61$**	**3 230**	**167 985**
Montréal-Gaspé	32$	5 078$	5 046$	n/a	n/a	-	-
Montréal-Jonquière	449$	5 403$	4 954$	453,14$	2,54$	210	10 933
Montréal-Senneterre	458$	5 353$	4 895$	453,60$	2,32$	208	10 792
Sudbury-White River	169$	3 534$	3 365$	658,63$	4,77$	98	5 109
Winnipeg-Churchill	2 980$	26 392$	23 412$	1 092,89$	3,97$	412	21 423
Jasper-Prince Rupert	1 446$	11 138$	9 692$	542,56$	1,56$	344	17 863
Liaisons essentielles	**5 534$**	**56 898$**	**51 364$**	**776,85$**	**3,04$**	**1 272**	**66 120**
The Pas-Pukatawagan[1]	n/a	2 500$	2 500$	n/a	n/a	n/a	n/a
Total	**280 342$**	**597 396$**	**317 054$**	**83,43$**	**0,39$**	**73 080**	**3 800 179**

[1] Service opéré par Keewatin Railway Company entre The Pas et Pukatawagan



EXAMEN DES ACTIVITÉS

TABLE DES MATIÈRES

ATTIRER PLUS DE GENS DANS NOS TRAINS	**11**
Plus de trains sur les principaux trajets	11
110e anniversaire de l'emblématique *Océan*	12
Amélioration de l'offre en classe Affaires	13
Cibler davantage les voyages d'affaires	13
Classe Économie à valeur ajoutée	14
Voir le Canada avec élégance	14
De nouvelles campagnes publicitaires pour attirer de nouveaux passagers	15
Cibler les jeunes Canadiens au mode de vie actif	16
Les toutes dernières technologies sans fil à bord	16
Exploitation des médias sociaux et des outils de marketing en ligne	17
Développer l'intermodalité	18
Gares rénovées	19
Des centres d'appels plus efficaces pour mieux répondre aux besoins de la clientèle	19
OPTIMISER LE RENDEMENT ET LA CRÉATION DE VALEUR	**20**
Modernisation de l'infrastructure essentielle	20
Initiatives relatives aux coûts et à la productivité	21
GESTION DES RISQUES D'ENTREPRISE	**22**
Adoption d'une politique officielle de GRE	22
Instaurer une solide culture axée sur la conscience des risques	22
LA SÉCURITÉ D'ABORD	**23**
Assure la sécurité de nos activités	23
Une toute nouvelle initiative en matière de sécurité : le système de sécurité du train par GPS	24
Amélioration du réseau	24
Collaboration avec Transports Canada	24
Événements importants	25
Indicateurs clés de la sécurité	25

ATTIRER PLUS DE GENS DANS NOS TRAINS

Nous envisageons l'avenir avec optimisme et sommes convaincus qu'un plus grand nombre de Canadiens choisiront les trains de Via Rail comme principal moyen de transport pour leurs voyages d'affaires et d'agrément. Pourquoi ? Parce que le train est rapide et économique, sûr, confortable et reposant, et parce qu'il constitue un choix « vert » pour les voyageurs soucieux de l'environnement.

De plus, le programme VIA Préférence offre aux grands voyageurs divers avantages et récompenses selon le niveau – Préférence, Privilège et Premier – déterminé en fonction de la fréquence des voyages et des distances parcourues.

En 2014, nous avons mis beaucoup d'effort dans l'amélioration continue de l'avantage VIA Rail : ajout de trains sur les principaux trajets, modernisation de la flotte, rehaussement de l'offre de service en classe Économie et Affaires – incluant la toute dernière technologie d'accès sans fil à bord des trains – et meilleur accès au transport par train pour tous. Nous vous donnons ci-après un aperçu de nos activités en 2014 :

PLUS DE TRAINS SUR LES PRINCIPAUX TRAJETS

Pour répondre à la demande, VIA Rail a ajouté huit trains par semaine entre Ottawa et Toronto – un train de plus dans chaque direction le vendredi, samedi, dimanche et lundi. Les voyageurs ont désormais le choix entre 48 départs hebdomadaires dans chaque direction entre ces deux villes.

Nous avons également bonifié l'offre pour les voyageurs qui rentrent à la maison pour les Fêtes, avec l'ajout de six trains sur l'emblématique ligne *Océan*, qui relie Montréal à Halifax, durant la période de pointe des Fêtes.

110E ANNIVERSAIRE DE L'EMBLÉMATIQUE *OCÉAN*

En 1904, Wilfrid Laurier était premier ministre et Albert Grey, 4e comte Grey – surtout connu pour le trophée du championnat de football qui porte son nom – était gouverneur général lorsque l'*Océan* (qu'on appelait à l'époque *Ocean Limited*) a parcouru pour la première fois les 1 100 km séparant Montréal de Halifax.

Au fil des ans, le train a transporté d'innombrables immigrants vers les nouvelles localités qui voyaient le jour un peu partout au pays et où ils allaient s'installer, apportant une importante contribution au développement du Canada. Durant les deux guerres mondiales, des dizaines de milliers de soldats canadiens se sont rendus en train jusqu'à Halifax pour prendre le bateau vers l'Europe. À la fin des deux grandes guerres, les soldats sont rentrés à Halifax où ils ont repris le train pour retourner chez eux.

L'*Océan* a connu de nombreux moments marquants, dont le remplacement, en 1937, des voitures en bois de style victorien par les premières voitures coach en acier inoxydable climatisées. En 1954, il devient le premier train canadien équipé d'une locomotive diesel.

Le 2 juillet 2014, exactement 110 ans après le trajet inaugural de l'*Océan*, le président et chef de la direction de VIA Rail, M. Yves Desjardins-Siciliano, des maires de municipalités et des députés de circonscriptions se trouvant sur le trajet de l'*Océan*, sont montés à bord d'un train spécial à la gare centrale de Montréal pour marquer cet anniversaire. À leur arrivée à Halifax le lendemain, des dignitaires, des passionnés de train et des membres du grand public ont pris part à une célébration commémorative.

Aujourd'hui, l'*Océan* demeure le choix de nombreux voyageurs au départ ou à destination du Canada atlantique et des touristes ébahis par les majestueuses forêts et l'océan qui s'offrent à leur regard tout au long du trajet. Le service offert trois fois par semaine, qui dessert également une autre grande ville soit Moncton, au Nouveau-Brunswick, propose trois classes aux voyageurs : Économie, Voiture-lits et Voiture-lits Plus (offerte seulement en haute saison, soit de la mi-juin à la mi-octobre).

AMÉLIORATION DE L'OFFRE EN CLASSE AFFAIRES

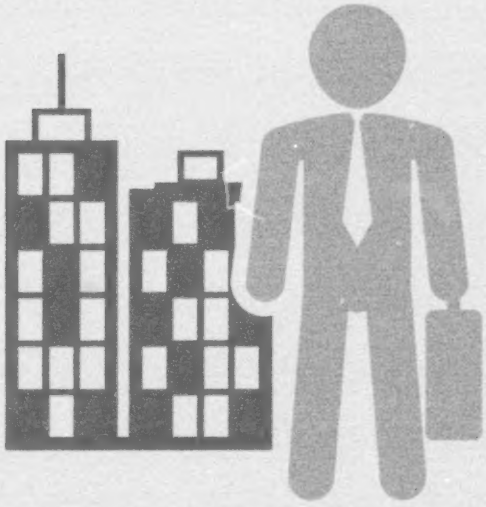
Pour les gens d'affaires et professionnels occupés, le temps de déplacement n'a pas à être du temps perdu. Nos confortables voitures de la classe Affaires avec accès Wi-Fi gratuit permettent aux passagers de VIA Rail de demeurer productifs durant tout le trajet.

La modernisation de la flotte de voitures LRC (léger, rapide, confortable) de la classe Affaires de VIA Rail s'est achevée en décembre 2014. Il s'agissait de la dernière étape de la transformation de notre service en classe Affaires, qui incluait la rénovation des salons Affaires, de nouveaux menus et une nouvelle carte de vins.

Le lancement de la nouvelle classe Affaires s'accompagnait d'initiatives de marketing et de publicité ciblées, dont la campagne « *Avec VIA, c'est vous le patron.* », lancée en septembre, qui illustre les nombreux choix qui s'offrent aux passagers de la classe Affaires : travailler, relaxer ou socialiser.

CIBLER DAVANTAGE LES VOYAGES D'AFFAIRES

En 2014, les équipes des ventes de VIA Rail ont redoublé d'effort pour attirer un plus grand nombre de voyageurs de la catégorie « affaires » grâce à diverses initiatives comme le très populaire programme MasterCard® pour propriétaires de petite entreprise et l'ouverture d'un nombre important de comptes d'entreprise.

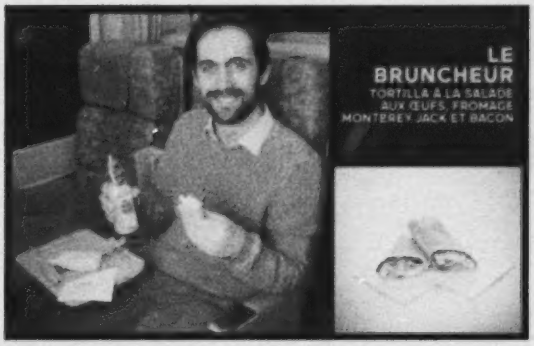


CLASSE ÉCONOMIE À VALEUR AJOUTÉE

En 2014, nous avons aussi poursuivi la modernisation et l'amélioration de la classe Économie.

En décembre, nous avons lancé la deuxième phase de notre service modifié en classe Économie incluant l'accès Wi-Fi gratuit dans le corridor densément peuplé entre Québec et Windsor. Les passagers de la classe Économie ont maintenant accès à des aliments et des boissons santé, incluant des salades, des roulés végétariens et des jus frais, ainsi qu'à une nouvelle sélection de vins canadiens. L'ajout de la sélection de sièges en classe Économie dans les trains desservant ce corridor offre par ailleurs plus de commodité et de confort aux voyageurs.

Un nouveau menu est également offert en classe Économie à bord de l'*Océan* depuis l'automne 2014.



VOIR LE CANADA AVEC ÉLÉGANCE

La nouvelle classe Voiture-lits Prestige de VIA Rail a été présentée officiellement à l'industrie et à la presse du secteur du voyage en mai 2014 au salon touristique annuel Rendez-vous Canada, à Vancouver. La classe Voiture-lits Prestige, exclusive au train transcontinental le *Canadien*, qui relie Toronto et Vancouver, offre un service personnalisé de concierge et des commodités améliorées. La voiture Prestige inclut également une cabine accessible privée pour les passagers handicapés.

Également en 2014, nous avons ramené la classe Loisirs, avec la voiture Panorama et la formule repas inclus, sur le trajet Skeena qui relie en deux jours Jasper, en Alberta, et Prince Rupert, en Colombie-Britannique. Pour répondre aux attentes des voyagistes et des touristes étrangers, notre service Voiture-lits Plus tout inclus – y compris les repas – offert sur le trajet entre Winnipeg et Churchill, au Manitoba, a été prolongé au delà des périodes de pointe de l'été et de l'automne. Dans l'Est du Canada, des choix de classe « tout-inclus » sont maintenant offerts toute l'année sur le train *Océan*.

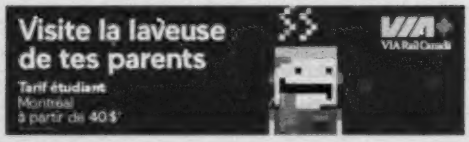
DE NOUVELLES CAMPAGNES PUBLICITAIRES POUR ATTIRER DE NOUVEAUX PASSAGERS

En plus de la campagne « *Avec VIA, c'est vous le patron.* » destinée aux voyageurs d'affaires, nous avons lancé d'autres campagnes efficaces de marketing et de publicité en 2014 pour promouvoir les nouvelles offres de services de VIA Rail et les avantages du train comme moyen de transport.

Notre campagne « *La beauté sans raccourci* », lancée au début de l'année, mettait en évidence les superbes paysages qui s'offrent au regard des passagers des trains *Canadien* et *Océan*.

Pour la rentrée scolaire et l'Action de grâce, notre campagne multimédia humoristique incluant des slogans comme « *Visite la laveuse de tes parents* » a été très populaire auprès de notre marché cible étudiant. En décembre, à temps pour la période occupée des Fêtes, nous avons produit une campagne télévisée incluant des chansons enregistrées par des artistes canadiens, soit Les Trois Accords (pour la pub en français) et Jonas (pour la pub en anglais), afin de promouvoir le train comme choix logique pour les déplacements des Fêtes. La campagne s'est également déclinée sur des panneaux-réclame et sur le Web.

Nous avons également créé une campagne en ligne et imprimée pour promouvoir l'ajout de trains sur le service *Océan* pendant la période des Fêtes.



CIBLER LES JEUNES CANADIENS AU MODE DE VIE ACTIF

En août 2014, VIA Rail a lancé deux nouveaux produits destinés au marché des étudiants : la Carte-rabais 20/20, vendue 20 $, offre des économies de 20 % sur les tarifs en classe Économie et Économie Plus sur tout le réseau de VIA Rail ; la Carte session illimitée permet de faire un nombre illimité de voyages entre Kingston et Windsor ou entre Kingston et Québec à un prix fixe réduit. Une campagne de promotion de ces nouveaux produits, incluant le déploiement d'équipes tactiques sur des campus choisis, a été lancée pour la période de la rentrée scolaire. L'accueil très favorable que ces produits ont reçu nous a amenés à offrir à nouveau les deux cartes (donnant plein accès au corridor Québec-Windsor) pour le trimestre d'hiver.

Pour encourager les jeunes à découvrir leur pays en été, VIA Rail a également lancé, dans le cadre d'un projet pilote, un laissez-passer leur permettant d'effectuer un nombre illimité de voyages en juillet et en août. Les ventes ont dépassé nos attentes, et le laissez-passer estival pour les jeunes sera offert à nouveau en 2015.

LES TOUTES DERNIÈRES TECHNOLOGIES SANS FIL À BORD

Avec notre nouveau système d'information sur l'état des trains à la fine pointe de la technologie, les clients, qu'ils soient à bord d'un train ou non, et le personnel de première ligne ont accès à de l'information exacte et à jour sur l'état des trains. L'information en temps réel est communiquée via des annonces vocales automatisées aux passagers, des écrans géants dans les principales gares et le site Web de VIA Rail. En 2015, cette information, incluant les avis aux voyageurs, sera communiquée par courriel et messagerie texte.

L'accès Wi-Fi gratuit à bord des trains de VIA Rail est de plus en plus populaire auprès des passagers qui veulent rester connectés. En 2014, 68 % des passagers dans le corridor Québec-Windsor ont utilisé le service Wi-Fi, entraînant une augmentation de 50 % du trafic de données durant l'année. Chaque semaine, plus de trois téraoctets (To) de données ont été transférés (un To correspond à mille milliards d'octets, ce qui représente plus d'un million de courriels envoyés). Nous en augmenterons la capacité en 2015.

Notre système de divertissement à bord, 100 % canadien, a également été très populaire auprès des voyageurs. Il s'agit d'une plateforme numérique interactive qui donne aux passagers du corridor Québec-Windsor un accès gratuit à 150 heures de programmation canadienne, incluant les bulletins de nouvelles de Radio-Canada/CBC, des documentaires et films d'animation de l'Office national du film, des capsules « Minute du patrimoine » produites par Historica Canada, et des capsules « Histoire de savoir » du Musée virtuel du Canada.

EXPLOITATION DES MÉDIAS SOCIAUX ET DES OUTILS DE MARKETING EN LIGNE

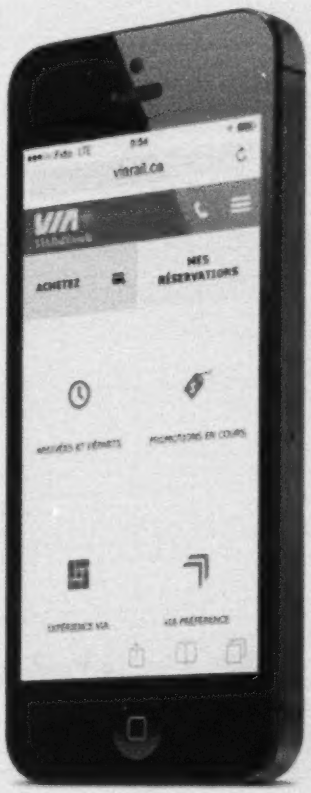
Le site Web de VIA Rail (www.viarail.ca) a été consulté plus de 23 millions de fois durant l'année – une moyenne de 1,9 million de visites par mois – ce qui démontre que c'est le choix préféré des voyageurs pour l'achat de billets. À la fin de 2014, nous avons élargi l'accès en ligne aux marchés internationaux avec le lancement de notre site Web en espagnol (http://international.viarail.ca), puis, après la fin de l'exercice, d'une version chinoise (http://international.viarail.ca/cn). Les versions en allemand et en portugais seront lancées plus tard en 2015.

En août 2014, VIA Rail a lancé une nouvelle version de la page de son portail mobile, qui facilite l'accès à l'information sur l'état des trains, aux services de réservation et d'achat de billets ainsi qu'aux offres spéciales, en plus d'inclure un lien vers VIA Préférence. Son look épuré et ses fenêtres de grande taille améliorent l'expérience mobile des clients.

Nous avons également continué d'exploiter les médias sociaux comme outils essentiels de marketing et de communication : le nombre d'adeptes de la page Facebook de VIA Rail a continué d'augmenter en 2014, atteignant presque 130 000 – une augmentation de 20 % par rapport à la fin de l'année 2013.

Les passagers et personnes intéressées peuvent également nous suivre sur Twitter @VIA_Rail ou via le compte Twitter du président et chef de la direction, Yves Desjardins-Siciliano, @VIARailPrez. Ne manquez pas de lire notre blogue *Évolution* à l'adresse viaevolution.ca.

130 000
ADEPTES
DE LA PAGE FACEBOOK DE VIA RAIL EN 2014



DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ

VIA Rail continue de créer de nouveaux partenariats intermodaux qui l'aideront à atteindre ses objectifs, à savoir augmenter l'achalandage et ses revenus, et offrir aux passagers une expérience de voyage simplifiée et intégrée.

Au nombre des accords importants conclus en 2014, mentionnons celui avec AccesRail, qui permet à plus de 120 000 agences de voyage du monde entier d'émettre des billets de VIA Rail en utilisant leur propre système de réservation. Une entente avec Hainan Airlines (le plus important transporteur aérien privé de la Chine qui dessert près de 500 destinations dans ce pays et à l'étranger) permet à VIA Rail de s'implanter dans le marché émergent du voyage en Chine et offre aux passagers la possibilité de réserver tous les segments de leur voyage sur un seul billet électronique. Au pays, nous avons signé des ententes avec Union Pearson (UP) Express pour fournir un lien essentiel entre la gare Union de Toronto et l'aéroport Pearson (prévu pour le printemps 2015), et avec le Réseau de transport de la Capitale, à Québec.

En décembre 2014, VIA Rail a signé une entente de partenariat avec l'Association canadienne des automobilistes (CAA) pour rendre les déplacements en train encore plus abordables pour ses quelque six millions de membres, de même que pour les membres de ses filiales internationales. Dans le cadre du programme, les membres de la CAA peuvent obtenir un rabais sur les meilleurs tarifs disponibles de VIA Rail.

Toujours en 2014, VIA Rail s'est dotée d'une nouvelle politique sur les bagages à main, plus conforme à notre stratégie et nos partenariats pour le transport intermodal.

Notre réseau intermodal compte maintenant plus de 20 partenaires qui offrent des connexions entre le train, l'avion, l'autocar et l'automobile, procurant aux passagers de VIA Rail un service intégré entre toutes leurs destinations.

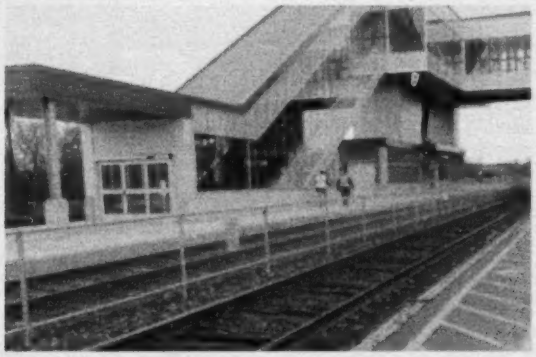
PLUS DE 120 000

AGENCES DE VOYAGE DANS LE MONDE PEUVENT MAINTENANT ÉMETTRE DES BILLETS DE VIA RAIL GRÂCE À ACCESRAIL

GARES RÉNOVÉES

Pour la majorité des passagers, l'expérience du train commence et se termine dans une gare de VIA Rail. La rénovation des gares fait donc partie intégrante de notre stratégie visant à améliorer l'expérience client et à augmenter l'achalandage.

Au mois d'août 2014, nous avons procédé à l'ouverture officielle d'une nouvelle passerelle et du quai central chauffé à la gare de Cobourg dans le sud de l'Ontario ; ces nouveaux aménagements améliorent l'accessibilité pour les passagers et procurent plus de sécurité et de confort. La gare Union de Winnipeg fraîchement rénovée a été inaugurée en octobre. Cette gare se trouve dans un bâtiment patrimonial dont l'ouverture officielle remonte à 1912. Les importants travaux de rénovation de la gare de Brockville, en Ontario, ont quant à eux commencé en milieu d'année.



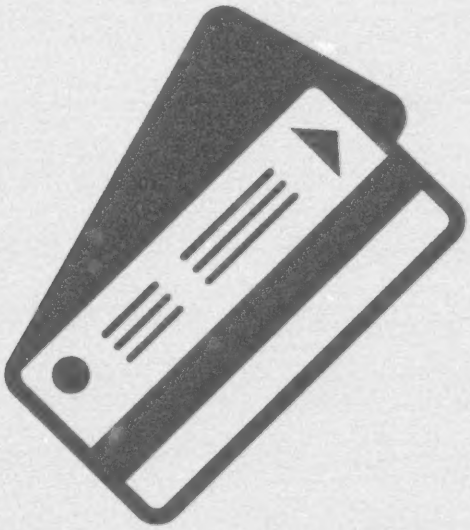
La nouvelle passerelle à la gare de Cobourg

La gare Union à Winnipeg, fraîchement rénovée

DES CENTRES D'APPELS PLUS EFFICACES POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS DE LA CLIENTÈLE

VIA Rail cherche sans cesse à fournir le meilleur service possible aux passagers et à ses partenaires de l'industrie du voyage en ce qui a trait aux réservations et à l'émission de billets.

Au cours du premier semestre de 2014, nous avons réorganisé les activités dans nos centres de service à la clientèle de Montréal et Moncton pour améliorer le temps de réponse et offrir un service davantage conforme aux pratiques exemplaires de l'industrie. À la suite des changements, nous avons observé une augmentation de la satisfaction de la clientèle et des revenus.



OPTIMISER LE RENDEMENT ET LA CRÉATION DE VALEUR

Dans le respect de son engagement à utiliser les fonds publics de manière responsable et à réduire sa dépendance à l'égard de l'aide financière du gouvernement, VIA Rail a pour stratégie d'enrichir ses initiatives de création de revenus en attirant davantage de voyageurs dans nos trains tout en mettant résolument l'accent sur la réduction des coûts, l'optimisation du rendement et la création de valeur. La détermination, la gestion et l'atténuation des risques comptent également parmi nos priorités.

L'année 2014 a marqué l'achèvement d'un programme pluriannuel d'amélioration des immobilisations doté d'un budget de près d'un milliard de dollars, financé par le gouvernement du Canada. Cette importante injection de capitaux a permis de faire des investissements indispensables dans divers secteurs, que ce soit la remise à neuf de locomotives et de voitures, la modernisation des infrastructures, la rénovation de gares ou les nouvelles technologies. Ces améliorations ont apporté des avantages considérables à la Société et à ses clients, notamment un meilleur service et une sécurité accrue. Nous avons grandement amélioré l'état de notre équipement, et les clients et employés de VIA Rail jouissent d'un environnement plus agréable.

MODERNISATION DE L'INFRASTRUCTURE ESSENTIELLE

VIA Rail continuera de contrôler rigoureusement les dépenses en capital et investira les fonds disponibles principalement dans ses propres infrastructures pour améliorer la sécurité, la fiabilité et la ponctualité.

En mai 2014, VIA Rail s'est réjouie de l'annonce faite par la ministre fédérale des Transports, Lisa Raitt, d'une entente de 10,2 millions de dollars conclue avec le CN pour la réhabilitation d'un tronçon crucial de 70 kilomètres de voie ferrée du CN dans la subdivision de Newcastle au Nouveau-Brunswick, que le CN prévoyait abandonner. En vertu des modalités de l'entente, VIA Rail a versé une aide financière au CN pour la réparation et la modernisation de cette infrastructure ; une partie de ces travaux a été achevée en octobre et le reste sera terminé en 2015.

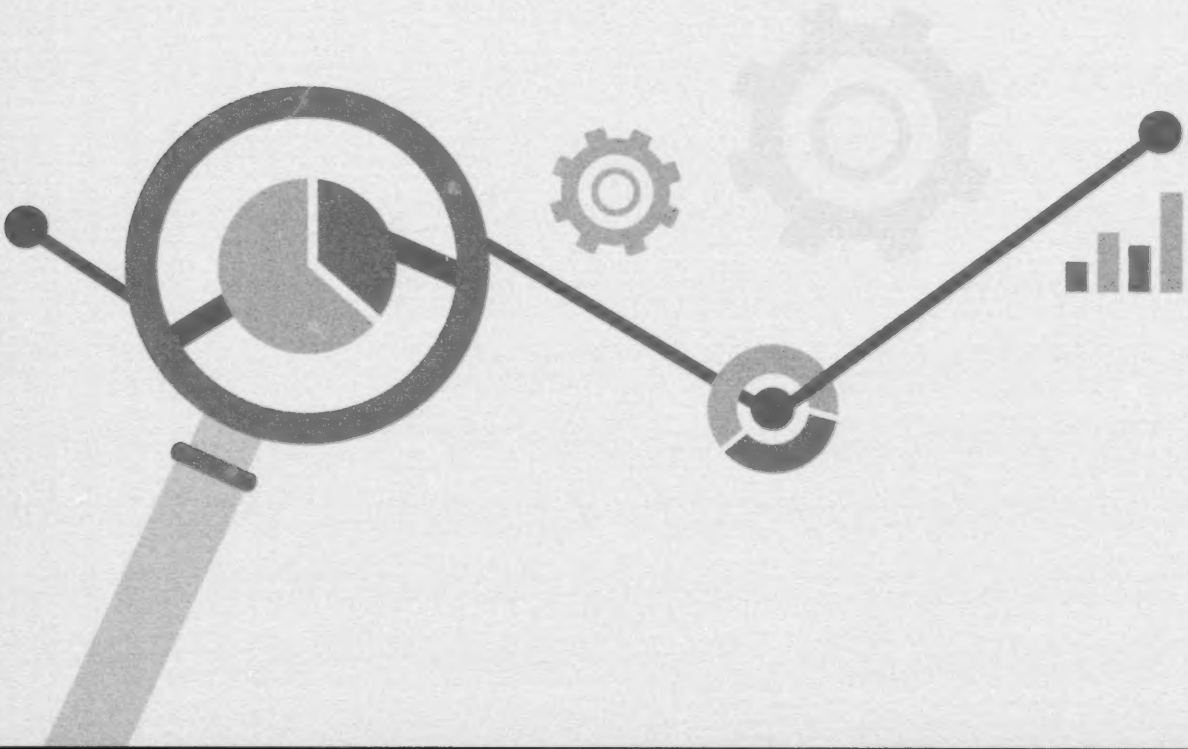
VIA Rail a donc pu maintenir l'*Océan*, service vital qui relie Montréal et Halifax, ainsi que 26 autres collectivités de l'est du Canada. Pour maintenir un rendement minimum du capital investi, la Société s'est entretenue avec des représentants du gouvernement du Nouveau-Brunswick et de municipalités de la région pour trouver des façons d'augmenter l'achalandage sur ce trajet.

INITIATIVES RELATIVES AUX COÛTS ET À LA PRODUCTIVITÉ

VIA Rail contrôle rigoureusement ses coûts et mène des initiatives pour augmenter la productivité dans quatre grands secteurs : la gestion de la rémunération, l'efficacité de l'exploitation et de l'entretien, le rendement du capital investi et la croissance du trafic et des revenus.

Nos équipes Expérience client, groupe de l'exploitation ont continué de contenir les coûts d'exploitation et ont réalisé des économies par rapport au budget établi pour 2014. Par exemple, elles ont mené à bien une initiative de réduction des coûts des services d'approvisionnement en restauration de VIA Rail à Toronto – sans diminuer le service à la clientèle – ce qui devrait générer des économies annuelles de près d'un million de dollars.

Toujours dans le but de maîtriser les coûts, une plus grande partie des travaux de maintenance est maintenant effectuée à l'interne (sans augmentation notable de la dotation), et nous avons lancé de nouvelles initiatives d'économie de carburant, comme le recours à la télémétrie avancée sur les trains. La section Responsabilité sociale de l'entreprise du présent rapport fournit un complément d'information sur les initiatives d'économie de carburant.



GESTION DES RISQUES D'ENTREPRISE

VIA Rail s'efforce de continuellement améliorer son cadre de gestion des risques d'entreprise en effectuant des évaluations annuelles des risques et des examens de ses principaux systèmes de contrôle, politiques et procédures.

ADOPTION D'UNE POLITIQUE OFFICIELLE DE GRE

À la suite de la nomination d'un nouveau directeur des Risques, assurances et réclamations, le conseil d'administration de VIA Rail a adopté, au début de 2014, une politique sur la gestion des risques d'entreprise et une méthode de surveillance des risques. Des niveaux d'appétit et de tolérance aux risques ont été élaborés en ce qui a trait aux principaux risques de la Société, et un mécanisme pour suivre les événements qui surviennent dans le secteur ferroviaire et les risques émergents a été établi. Une formation sur la gestion des principaux risques de la Société a par ailleurs été offerte au conseil d'administration.

INSTAURER UNE SOLIDE CULTURE AXÉE SUR LA CONSCIENCE DES RISQUES

En 2015, l'équipe responsable de la gestion des risques aura notamment pour tâche de poursuivre l'instauration d'une solide culture axée sur la conscience des risques chez les employés de VIA Rail, et le suivi des indicateurs et paramètres qui permettent d'assurer une gestion efficace et proactive des risques.

La nouvelle approche novatrice et exhaustive adoptée par VIA Rail pour gérer les risques d'entreprise s'inscrit dans une série d'initiatives visant l'amélioration continue de la sécurité et de l'efficacité de nos activités. Nos efforts ont été reconnus par la nomination du directeur des Risques, assurances et réclamations de VIA Rail qui fait partie des finalistes pour un prix international très convoité qui sera décerné par l'Institute of Risk Management lors de la cérémonie des Global Risk Awards 2015.

LA SÉCURITÉ D'ABORD

La sécurité demeure la priorité absolue de VIA Rail et sous-tend tous les aspects de nos activités. Elle fait partie de notre ADN.

Pour nous, rien n'importe plus que d'assurer la sécurité de nos passagers jusqu'à leur destination, et de veiller à ce que nos collègues de travail puissent rentrer à la maison auprès des leurs après leur journée de travail.

En ce qui a trait à la sécurité, nous avons deux grandes priorités : assurer la sécurité de nos activités et informer la population canadienne sur tout ce qui se rapporte à la sécurité des chemins de fer (voir la section Responsabilité sociale d'entreprise à la page 28).

ASSURER LA SÉCURITÉ DE NOS ACTIVITÉS

Le Système de gestion de la sécurité (SGS) de VIA Rail définit le cadre de mise en œuvre de notre politique en matière de sécurité et de conformité à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et au *Règlement sur le système de gestion de la sécurité*. Il sert également de référence pour l'établissement d'objectifs ainsi que la planification et la mesure du rendement en matière de sécurité. Nous révisons régulièrement le SGS et le modifions selon les besoins.

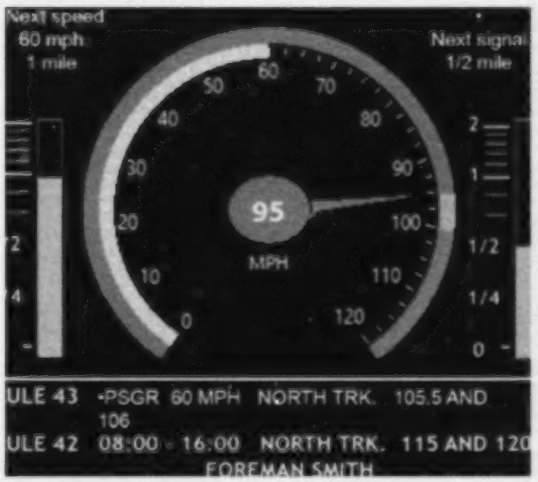
Pour implanter le SGS et améliorer sans cesse son rendement, nous misons sur une très forte culture axée sur la sécurité. Au cœur de cette culture résident l'engagement et la contribution de tous les employés à la sécurité, qu'ils travaillent dans les bureaux, les trains ou les gares. Chez VIA Rail, la sécurité participe d'un effort collectif et est la responsabilité de chacun.

Parmi les divers projets en cours, mentionnons l'amélioration de nos infrastructures (voies ferrées, passages à niveau, ponts, ponceaux, gares et centres de maintenance) et de notre matériel roulant. Nous adaptons continuellement les plans et les mesures correctives sont mises en œuvre rapidement lorsque nécessaires.

UNE TOUTE NOUVELLE INITIATIVE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ : LE SYSTÈME DE SÉCURITÉ DU TRAIN PAR GPS

VIA Rail est fière d'avoir conçu à l'interne et mis en place un nouveau système de sécurité des trains utilisant la technologie GPS – le premier du genre au Canada. La validation du concept a été concluante, et le système est actuellement mis à l'essai.

Le système de sécurité fournira aux mécaniciens de locomotive de l'information en amont sur les changements et limitations de vitesse, les changements dans les règles applicables et les points de repère le long du trajet. Il fournira par ailleurs aux mécaniciens de locomotive l'aide dont ils ont besoin pour exécuter des tâches essentielles, et permettra d'améliorer la sécurité globale de nos activités ferroviaires.



Exemple d'information fournie par le système de sécurité du train par GPS

AMÉLIORATION DU RÉSEAU

Une nouvelle étape a été franchie lors de l'entrée en vigueur de directives internes propres à la Société visant les équipes de VIA Rail, en remplacement des Instructions générales d'exploitation du tiers exploitant la voie ferrée. On reconnaissait ainsi que VIA Rail a l'expertise et la crédibilité nécessaires pour gérer ses propres consignes d'exploitation, même lorsque ses trains roulent sur l'infrastructure d'une autre société ferroviaire. Cela témoigne du très haut niveau de sécurité atteint par VIA Rail et de la confiance qu'on lui accorde, et illustre tout le travail accompli pour améliorer nos normes de sécurité et d'exploitation.

D'importants travaux d'infrastructure ont été entrepris pour réparer la structure d'acier et de béton d'un pont de la subdivision Beachburg (Ontario), construit en 1912. Les travaux permettront de lever l'ordre de marche au ralenti (la limitation de la vitesse sur une portion de la voie ferrée oblige actuellement les trains à réduire leur vitesse lorsqu'ils roulent sur le pont). De nouvelles passerelles aménagées de chaque côté du pont amélioreront en outre la sécurité pour les équipes de train.

La sécurité de plusieurs de nos locomotives a été améliorée, notamment grâce à un nouvel éclairage et à des systèmes de ventilation plus performants pour améliorer la qualité de l'air dans les cabines.

COLLABORATION AVEC TRANSPORTS CANADA

En 2014, Transports Canada a présenté un important programme de réglementation. VIA Rail mettra à jour et optimisera son système de gestion de la sécurité afin de répondre à cette nouvelle réglementation qui verra le jour. Lorsque ces mesures seront en vigueur, VIA Rail se conformera à toutes les exigences.

ÉVÉNEMENTS IMPORTANTS

Deux événements importants ont marqué l'année 2014 :

- Des problèmes relatifs aux dispositifs automatiques d'avertissement à divers passages à niveau de la région d'Ottawa ont été signalés durant le premier trimestre. À la suite de ces signalements, VIA Rail, son sous-traitant RailTerm et deux sociétés de génie-conseil indépendantes ont examiné l'infrastructure et le système de signalisation afin de déterminer les causes des problèmes. Au cours du deuxième trimestre, lors d'une séance d'information technique devant le conseil municipal d'Ottawa, les sociétés d'experts-conseils ont présenté leur rapport, et VIA Rail a présenté son plan d'action expliquant en détail les mesures correctives et mises à jour nécessaires aux passages à niveau visés. Toutes les mesures recommandées ont été mises en œuvre en 2014.
- En juin, des wagons d'un train de marchandises exploité par Hudson Bay Railway ont déraillé près de Churchill dans le nord du Manitoba, forçant VIA Rail à suspendre son service entre Gillam et Churchill. La Société a commandé un examen exhaustif visant à déterminer si ses exigences en matière de sécurité étaient respectées et si elle pouvait assurer la sécurité de ses passagers et employés sur ce trajet. Le 18 juillet, VIA Rail a confirmé que ses exigences de sécurité étaient respectées et rétabli le service de transport de passagers sur la ligne Gillam–Churchill.

INDICATEURS CLÉS DE LA SÉCURITÉ

	2014	2013	2012
Incidents ferroviaires par million de milles Comprennent les collisions aux gares de triage, les collisions sur la voie principale, les déraillements avec au moins une roue quittant la voie, tout manquement aux règles fondamentales ; excluent les accidents aux passages à niveau et les accidents causés par des intrusions.	**1,9**	1,3	2,0
Accidents aux passages à niveau	**14**	11	11
Accidents causés par des intrusions	**10**	8	11

Grâce aux efforts faits en collaboration avec Opération Gareautrain et d'autres propriétaires d'infrastructures, le nombre d'accidents aux passages à niveau et d'accidents causés par des intrusions a considérablement diminué ces dernières années. À titre comparatif, en 2010, on dénombrait 21 accidents aux passages à niveau et 18 accidents causés par des intrusions.

PRIX ET DISTINCTIONS

PRIX DE L'ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

L'Association des chemins de fer du Canada a rendu hommage à VIA Rail en décernant à la Société un prix d'excellence en matière de sécurité pour un projet pilote sur le suivi des accidents au travail impliquant des préposés aux services. Le projet vise à réduire le délai entre les accidents au travail et le retour au travail des employés. La collecte de données précises au sujet de ces accidents a permis à VIA Rail d'améliorer la qualité de ses enquêtes en santé et sécurité, de mobiliser le personnel et d'améliorer la sécurité au travail.

DISTINCTION DE L'IMMIGRANT SERVICES SOCIETY OF BC

L'Immigrant Services Society (ISS) of British Columbia a souligné les partenariats de la Société en reconnaissant le soutien apporté par ses partenaires d'affaires aux nouveaux immigrants. VIA Rail est l'une des dix entreprises qui ont reçu un « Outstanding Partner Award » pour leur soutien, leurs contributions et leurs activités de mentorat. Environ 85 % des clients de l'ISS qui ont fait un stage chez VIA Rail – surtout des ingénieurs – travaillent maintenant dans leur domaine.

PRIX DE L'ORGANISATION DE L'ANNÉE

VIA Rail, qui a été membre du jury du concours annuel d'étude de cas bilingue en administration des affaires du Collège Dawson, a reçu le Prix de l'organisation de l'année décerné par ce collège montréalais pour son leadership exceptionnel et le caractère exemplaire de son service à la clientèle et de ses relations avec les employés.

RECONNAISSANCE DU COMMISSAIRE AUX LANGUES OFFICIELLES

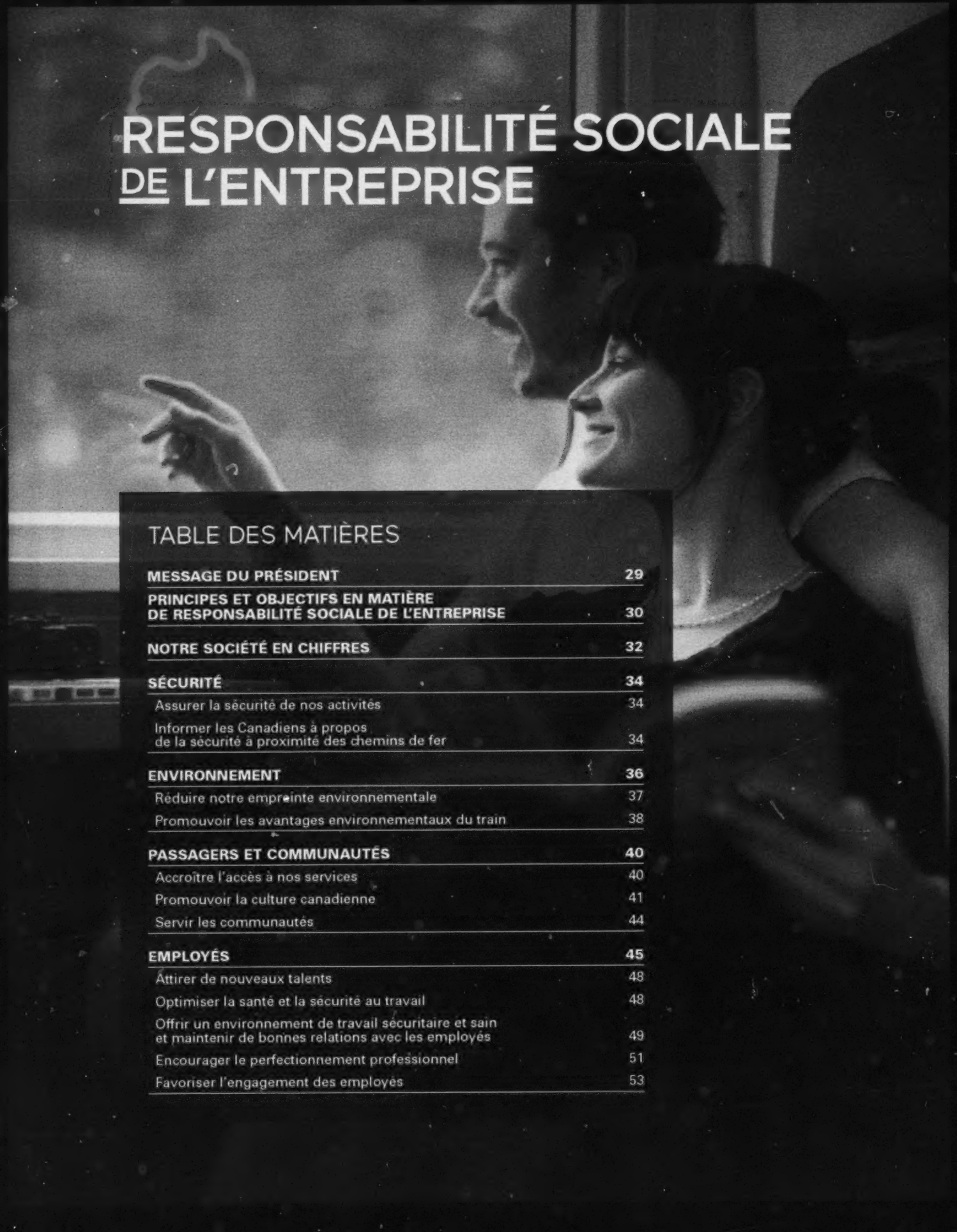
Le commissaire aux langues officielles a reconnu nos efforts, mentionnant dans son rapport annuel que VIA Rail est une des deux organisations à avoir obtenu la mention « exemplaire ». Le Commissariat a par ailleurs félicité VIA Rail pour ses efforts de promotion des deux langues officielles dans le cadre de son initiative de divertissement à bord et dans notre sondage interne sur les langues officielles.

COTE ÉLEVÉE AU SONDAGE SUR LA RÉPUTATION D'ENTREPRISE

VIA Rail s'est classée au 2e rang des entreprises du secteur des transports à la suite du sondage sur la réputation d'entreprise mené par la firme Léger (2014). Cet excellent classement de VIA Rail témoigne des liens solides entre la Société et les consommateurs, qui ont également attribué des cotes élevées à Via Rail lors des sondages Léger de 2013 et 2012.

RÉCOMPENSES SPORTIVES DE L'ONTARIO

En avril, VIA Rail a reçu une Récompense sportive de l'Ontario pour son soutien au sport amateur dans la province. Le prix a été décerné en reconnaissance du soutien continu de la Société aux Olympiques spéciaux en Ontario. Depuis huit ans, VIA Rail est l'un des fournisseurs de services de transport dans le cadre des Olympiques spéciaux de l'Ontario ; la Société transporte gracieusement les athlètes et les membres de leur famille aux jeux ontariens et canadiens.



RESPONSABILITÉ SOCIALE DE L'ENTREPRISE

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU PRÉSIDENT 29

PRINCIPES ET OBJECTIFS EN MATIÈRE DE RESPONSABILITÉ SOCIALE DE L'ENTREPRISE 30

NOTRE SOCIÉTÉ EN CHIFFRES 32

SÉCURITÉ 34

Assurer la sécurité de nos activités 34

Informer les Canadiens à propos de la sécurité à proximité des chemins de fer 34

ENVIRONNEMENT 36

Réduire notre empreinte environnementale 37

Promouvoir les avantages environnementaux du train 38

PASSAGERS ET COMMUNAUTÉS 40

Accroître l'accès à nos services 40

Promouvoir la culture canadienne 41

Servir les communautés 44

EMPLOYÉS 45

Attirer de nouveaux talents 48

Optimiser la santé et la sécurité au travail 48

Offrir un environnement de travail sécuritaire et sain et maintenir de bonnes relations avec les employés 49

Encourager le perfectionnement professionnel 51

Favoriser l'engagement des employés 53

MESSAGE DU PRÉSIDENT

La présente section du rapport annuel 2014 de VIA Rail constitue notre premier compte-rendu exhaustif sur la responsabilité sociale de l'entreprise (RSE). Notre objectif consiste à fournir aux parties intéressées un aperçu global des mesures prises pour gérer notre entreprise de façon responsable, ainsi qu'à nous aligner sur les pratiques exemplaires reconnues en matière de rapport sur la RSE.

Cette initiative renforce également l'engagement de VIA Rail envers la transparence. Au cours de la dernière année, nous avons misé sur une approche axée sur la divulgation proactive d'information et des communications fréquentes avec les Canadiens; nous entendons nous appuyer sur une approche semblable pour préparer ce rapport sur la RSE.

Chez VIA Rail, nous sommes d'avis qu'il est absolument primordial d'être une société socialement responsable. Ceci signifie que nous plaçons la sécurité au cœur de tout ce que nous faisons, en plus de prendre soin de nos gens. Notre Société est fière d'entretenir des relations cordiales avec nos employés, nos clients, et les citoyens et les collectivités à qui nous offrons nos services. Le transport ferroviaire représente un choix écologique judicieux, une réalité qui contribue également à renforcer le caractère unique de notre entreprise.

À l'heure actuelle, la société doit composer avec de nombreux enjeux de durabilité. L'environnement, notamment, est l'objet de pressions considérables. Comme l'ont mentionné les Nations Unies, les changements climatiques représentent l'enjeu environnemental principal et incontournable de notre époque. Tout le monde doit mettre la main à la pâte pour réduire les émissions nuisibles de gaz à effet de serre. Chez VIA Rail, nous sommes déterminés à faire en sorte que le transport ferroviaire des passagers fasse partie de la solution ici au Canada. Étant donné l'avantage environnemental que présente le transport ferroviaire par rapport aux autres moyens de transport, l'optimisation de l'utilisation du service voyageur par les particuliers et les entreprises du Canada peut contribuer à réduire l'empreinte de carbone au pays. Le train constitue un choix vert, accessible à tous. En outre, il s'agit d'un moyen de transport sécuritaire et confortable.

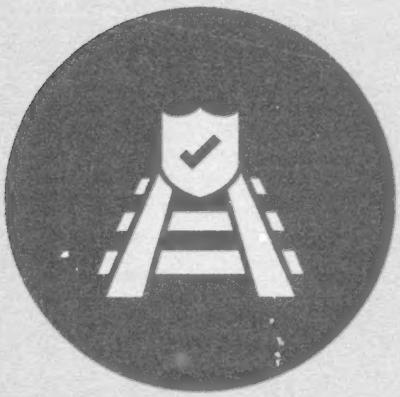
Ce compte-rendu constitue une autre étape vers la création d'une feuille de route exhaustive sur la RSE, qui nous aidera à tracer la voie à suivre. En 2015, nous avons l'intention d'élaborer un plan détaillé en matière de RSE pour les quatre prochaines années, lequel permettra d'aborder d'importants enjeux liés à la durabilité dans notre secteur d'activités. Notre profond engagement envers une saine gouvernance, la transparence et la responsabilité sociale, de même que notre détermination à tisser des liens solides et durables avec les parties prenantes, constitueront les assises de ce plan.

YVES DESJARDINS-SICILIANO
Président et chef de la direction

PRINCIPES ET OBJECTIFS EN MATIÈRE DE RESPONSABILITÉ SOCIALE DE L'ENTREPRISE

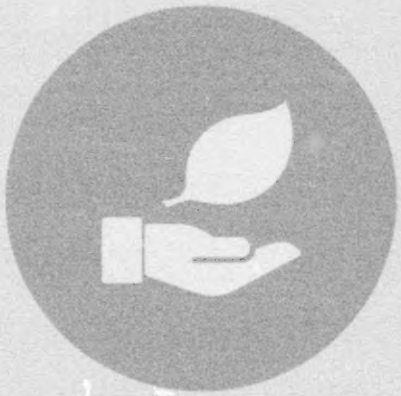
Notre approche en matière de responsabilité sociale de l'entreprise (RSE) illustre la façon dont nous exerçons nos activités et vise à soutenir nos objectifs d'affaires. Augmenter l'achalandage – c'est-à-dire inciter les Canadiens à prendre le train de VIA Rail en plus grand nombre et plus souvent – est notre principal objectif d'affaires dans un avenir prévisible. Nous nous engageons à y parvenir de façon responsable. En outre, l'expansion de nos activités de base contribue au développement durable du Canada. Plus il y a de gens qui utilisent nos services, moins les répercussions globales des déplacements sur l'environnement sont importantes. Qui plus est, plus nous relions les communautés et leurs habitants, plus nous contribuons à la création de richesse au Canada, que ce soit directement, en créant des emplois dans le cadre de nos activités et de celles de nos fournisseurs, ou indirectement, grâce à la stimulation économique associée à ces liens de transport indispensables.

À titre de société d'État, nous veillons également à aligner nos objectifs avec ceux de Transports Canada et d'Environnement Canada.



SÉCURITÉ

- **Assurer la sécurité de nos opérations**
- **Informer les Canadiens à propos de la sécurité à proximité des chemins de fer**



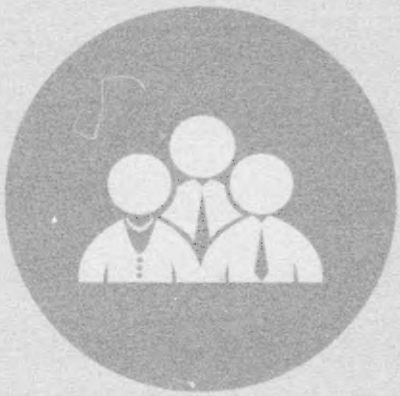
ENVIRONNEMENT

- **Réduire notre empreinte environnementale**
- **Faire la promotion des aspects écologiques du transport ferroviaire**

Afin de poursuivre notre mission de façon responsable, nous avons cerné quatre domaines clés qui constituent les piliers sur lesquels reposent nos principes directeurs en matière de RSE :

/ Sécurité
/ Environnement
/ Passagers et communautés
/ Employés

À chacun de ces piliers correspondent des priorités particulières auxquelles nous travaillons et qui sont au cœur de nos activités quotidiennes. Les pages suivantes présentent nos réalisations dans chacun de ces domaines en 2014.



PASSAGERS ET COMMUNAUTÉS

/ **Accroître l'accès à nos services**
/ **Promouvoir la culture canadienne**
/ **Servir les communautés**

EMPLOYÉS

/ **Attirer de nouveaux talents**
/ **Optimiser la santé et la sécurité au travail**
/ **Offrir un environnement de travail sécuritaire et maintenir de bonnes relations avec nos employés**
/ **Encourager le perfectionnement professionnel**
/ **Favoriser l'engagement des employés**

NOTRE SOCIÉTÉ EN CHIFFRES

VIA Rail exploite le service ferroviaire passagers national du Canada au nom du gouvernement du Canada et fournit un service sûr, efficace et respectueux de l'environnement d'un océan à l'autre.

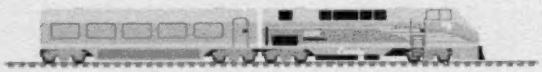
NOTRE RÉSEAU ET NOTRE MAIN-D'ŒUVRE : PRINCIPAUX ACTIFS
(EN DATE DU 31 DÉCEMBRE 2014)

FLOTTE

75
LOCOMOTIVES
Dont deux locomotives de manœuvre (petites locomotives servant à déplacer l'équipement)

376
VOITURES

VOITURES **PASSAGERS**
VOITURES-**LITS**
VOITURES-**RESTAURANTS**
VOITURES-**SALONS**
FOURGONS **À BAGAGES**



CHEMIN DE FER

VIA RAIL EXPLOITE UN RÉSEAU DE CHEMIN DE FER DE
12 500 KM

98 %
du réseau est détenu et exploité par des partenaires ferroviaires, principalement le CN et le CP

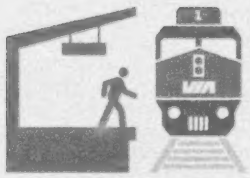
2 %
du réseau est détenu et exploité par VIA Rail

PASSAGERS

3,8
MILLIONS DE DÉPLACEMENTS
effectués par les usagers de VIA Rail en 2014

ÉDIFICES

81
GARES FERROVIAIRES
dont 59 gares patrimoniales



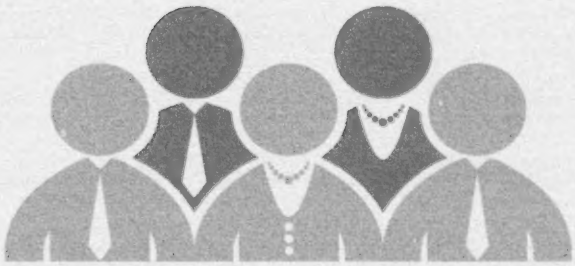
4
CENTRES DE MAINTENANCE

7
BUREAUX RÉGIONAUX

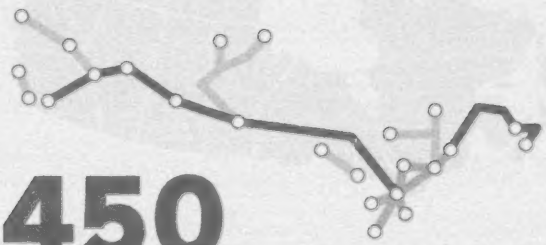
1 SIÈGE SOCIAL

EMPLOYÉS

2 516
EMPLOYÉS



COMMUNAUTÉS SERVIES



450
COMMUNAUTÉS SERVIES
À LA GRANDEUR DU CANADA

SÉCURITÉ

La sécurité a toujours été la principale préoccupation de chacun des membres de l'équipe de VIA Rail. Elle représente la pierre angulaire de notre entreprise et sous-tend l'ensemble de nos activités. Nous consacrons d'énormes efforts, tant à l'interne qu'à l'externe, à la sécurité de nos clients, de nos employés et du public en général.

Nos deux principales priorités en matière de sécurité sont :

/ Assurer la sécurité de nos activités

/ Informer les Canadiens à propos de la sécurité à proximité des chemins de fer

Les efforts de VIA Rail ont été reconnus à maintes occasions au sein de l'industrie par des prix dans le domaine de la santé et la sécurité. Par exemple, en 2014, nous avons reçu un prix décerné par l'Association des chemins de fer du Canada pour un projet pilote sur la gestion des accidents en milieu de travail touchant les préposés aux services. Nous n'avons toutefois nullement l'intention de nous asseoir sur nos lauriers. Nous désirons accroître la sécurité au sein de notre entreprise en améliorant sur une base continue nos politiques et pratiques.

ASSURER LA SÉCURITÉ DE NOS ACTIVITÉS

Le Système de gestion de la sécurité (SGS) exhaustif de VIA Rail fournit un cadre pour la mise en œuvre et la surveillance de notre politique de sécurité, conformément à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et aux autres règles, règlements et pratiques exemplaires applicables.

La section Examen des activités du présent rapport présente de l'information détaillée sur la façon dont VIA Rail assure la sécurité dans le cadre de ses activités (voir la page 23).

INFORMER LES CANADIENS À PROPOS DE LA SÉCURITÉ À PROXIMITÉ DES CHEMINS DE FER

Chez VIA Rail, nous ne ménageons pas nos efforts pour maintenir une très solide culture de sécurité parmi nos effectifs, et nous aimerions susciter une prise de conscience similaire chez tous les Canadiens. La sécurité à proximité des chemins de fer est une responsabilité conjointe qui relève à la fois de VIA Rail et de la population, et nous nous engageons à sensibiliser et à éduquer les gens à propos de cet enjeu.

RÉALISATIONS EN 2014 : SÉCURITÉ

OPÉRATION GAREAUTRAIN

Au cours des derr..ères années, VIA Rail a participé à l'Opération Gareautrain, en partenariat avec l'Association des chemins de fer du Canada. L'objectif est d'informer les Canadiens sur la sécurité à proximité des chemins de fer et des trains. Cette collaboration s'est poursuivie en 2014, alors que nos équipes ont participé à bon nombre d'activités liées à l'Opération Gareautrain, notamment les suivantes :

Semaine nationale de la sécurité ferroviaire | (28 avril au 4 mai) VIA Rail a distribué dans ses bureaux et ses gares, ainsi qu'à bord des trains du corridor Québec-Windsor, le *Guide de sécurité publique ferroviaire* et le document intituié *Avez-vous la note de passage ?* de l'Opération Gareautrain. En outre, pour une septième année, VIA Rail a organisé des activités dans le cadre du programme *La sécurité, on embarque !*, le 1er mai, à Halifax. Les écoles, les garderies et la population de la région étaient invitées à participer aux présentations effectuées par l'Opération Gareautrain et à visiter de nombreux kiosques, dont celui de VIA Rail, ainsi qu'à visiter un train, y compris la locomotive.

L'Opération Gareautrain a pour but de prévenir les blessures et décès attribuables aux accidents aux passages à niveau et aux intrusions. La sensibilisation, notamment à l'aide de ressources comme ce guide de sécurité, représente la principale méthode de prévention. Cette publication a été distribuée dans les gares et les trains de VIA Rail.

Le 16 juin, des bénévoles de l'Opération Gareautrain, soit Nevin Hamilton, Shawn Whaling et son fils James, ainsi que Janet De Biasi, étaient au musée ferroviaire de Toronto dans le cadre de la toute première Journée de la sécurité ferroviaire de Toronto, à laquelle le public a participé en grand nombre. Il s'agissait d'une occasion en or pour VIA Rail, de concert avec ses partenaires de l'industrie des transports, de sensibiliser les gens à l'importance de la sécurité.

Participation à des activités | VIA Rail crée de nouvelles occasions de sensibiliser les gens à la sécurité ferroviaire en animant des kiosques d'information lors de divers événements :

- Vélo Plaisir | Sécurité à vélo à proximité des trains et voies ferrées – Lasalle, Québec
- Conférence de l'Association canadienne des chefs de pompiers – Montréal, Québec
- Sommet du rail du Canada – Montréal, Québec

Participation à des conférences

- Conférence sur le leadership de l'Opération Gareautrain | Colloque sur le thème « Voies ferrées ? Gareautrain ! » réunissant des intervenants dans le domaine de la sécurité ferroviaire – Albuquerque, Nouveau-Mexique.
- VIA Rail a participé à la réunion du conseil d'administration et à celle du comité consultatif d'Opération Gareautrain en compagnie de représentants du gouvernement du Canada, de groupes voués à la santé et de la sécurité et d'autres partenaires de l'industrie des chemins de fer – Montréal, Québec.

Le succès qu'a connu le programme Opération Gareautrain chez VIA Rail au cours des dernières années est grandement attribuable au leadership de Jean Tierney, directrice principale, Sécurité et sûreté de l'entreprise chez VIA Rail, reconnue comme porte-étendard convaincante sur tous les aspects de la sécurité ferroviaire. Depuis le 1er janvier 2015, Mme Tierney a été affectée au programme Opération Gareautrain de l'Association des chemins de fer du Canada, à Ottawa, où elle occupe un poste de direction. Cette affectation témoigne des efforts continus que consacre VIA Rail en vue d'assurer la sécurité des activités ferroviaires au Canada pour nos clients, nos employés et le grand public.

Outre sa participation aux initiatives chapeautées par l'Opération Gareautrain, VIA Rail a accueilli deux événements à Montréal au cours du deuxième trimestre de 2014, soit une conférence sur la santé et la sécurité au travail, de même qu'une réunion du Conference Board du Canada portant sur le Council on Emergency Management.

ENVIRONNEMENT

L'empreinte environnementale créée par les déplacements des Canadiens est un enjeu important que nous prenons au sérieux chez VIA Rail. Notre objectif est de servir nos clients de façon durable et responsable sur le plan de l'environnement.

Il est indéniable que le transport ferroviaire des passagers constitue un choix environnemental judicieux. En raison de son profil environnemental, le train représente une option plus verte que les autres moyens de transport et, pour chaque voyageur-kilomètre parcouru, son empreinte de carbone est généralement moindre. En outre, le train peut absorber un achalandage plus important sans accroître de façon importante son empreinte environnementale, car l'ajout de voitures à un train de passagers n'a pratiquement aucun effet sur les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Bien que notre profil environnemental soit favorable, nous reconnaissons que nos activités ont des répercussions sur l'environnement. Par conséquent, nous continuons à consacrer des efforts considérables à l'amélioration de notre rendement dans ce domaine, en ciblant deux priorités clés :

- réduire notre empreinte environnementale ;
- promouvoir les avantages environnementaux du train.

L'achalandage de nos services ferroviaires peut augmenter jusqu'à 40 % sans que cela entraîne des répercussions notables sur les émissions de GES.

RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE

Pour réduire notre empreinte environnementale, nous devons être actifs sur de nombreux fronts, notamment l'efficacité énergétique de nos bureaux et installations d'exploitation, l'utilisation de l'eau, la gestion des déchets, l'utilisation des ressources et, l'élément le plus important, la consommation de carburant, qui entraîne l'émission de GES. Parmi toutes les activités de la Société, c'est la consommation de carburant qui a les plus importantes répercussions sur les changements climatiques. De plus, comme les changements climatiques provoqués pas les émissions de GES sont considérés par les Nations Unies comme le principal enjeu environnemental de notre époque, il nous apparaît clairement que la gestion et la réduction de notre empreinte environnementale sont étroitement liées à l'amélioration de notre rendement du carburant.

Nos équipes s'appuient sur la politique environnementale et le système de gestion de l'environnement (SGE) de VIA Rail comme cadre pour la gestion de nos objectifs et programmes liés à l'environnement, et nous nous conformons dans ce domaine aux pratiques exemplaires au sein de l'industrie. Par exemple, nos trois principaux centres de maintenance (à Montréal, Winnipeg et Vancouver) – sont certifiés ISO 14001, une norme de gestion environnementale reconnue à l'échelle mondiale.

RÉALISATIONS EN 2014 : ENVIRONNEMENT

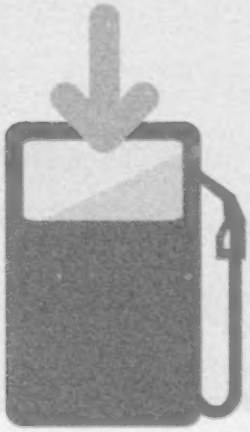
Système de télémesure et efficacité en consommation de carburant | Désormais, la totalité des 73 locomotives de VIA Rail sont équipées d'un système de télémesure de la firme Wi-tronix. Grâce à ce système, les données peuvent être recueillies à distance et utilisées pour accroître de façon importante le rendement du carburant en réduisant la durée du régime de ralenti des moteurs et en améliorant les pratiques de conduite des trains. De plus, nous avons remis aux mécaniciens de locomotive des fiches de rendement personnalisées en gestion de l'énergie. Dans le cadre de cette initiative de premier plan, les mécaniciens de locomotive ont aussi reçu, en cours d'année, une formation sur les méthodes les plus sécuritaires et les moins énergivores de faire rouler les trains sur chaque trajet.

La modernisation de la flotte et le recours aux nouvelles technologies de télémesure ont permis à VIA Rail de gérer plus efficacement sa consommation de carburant, et, par conséquent, d'améliorer son bilan environnemental année après année. Entre 2009 et 2014, notre consommation de carburant a chuté de 29,9 %, un rendement qui s'est traduit par une réduction de 26,6 % de nos émissions de GES par voyageur-kilomètre.

En 2014, VIA Rail a consommé 2,2 millions de litres de carburant de moins qu'en 2013, ce qui correspond à une réduction de 5,2 %, soit une baisse de 2,3 % des émissions de GES par voyageur-kilomètre.

RENDEMENT ENVIRONNEMENTAL DEPUIS 2009

RÉDUCTION DE
29,9 %
DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT



RÉDUCTION DE
26,6 %
DES ÉMISSIONS DE GES PAR VOYAGEUR-KILOMÈTRE

PROMOUVOIR LES AVANTAGES ENVIRONNEMENTAUX DU TRAIN

VIA Rail souhaite mieux informer les gens à propos des avantages du train, que ce soit au plan individuel ou, au plan collectif, pour la société. Nous sommes résolument engagés envers le transport durable et croyons que la plupart des gens en ont encore beaucoup à apprendre à propos des trains. En faisant la promotion des avantages environnementaux des trains de voyageurs, nous espérons contribuer à l'augmentation de l'utilisation du transport ferroviaire tant par les particuliers que les entreprises et les touristes.

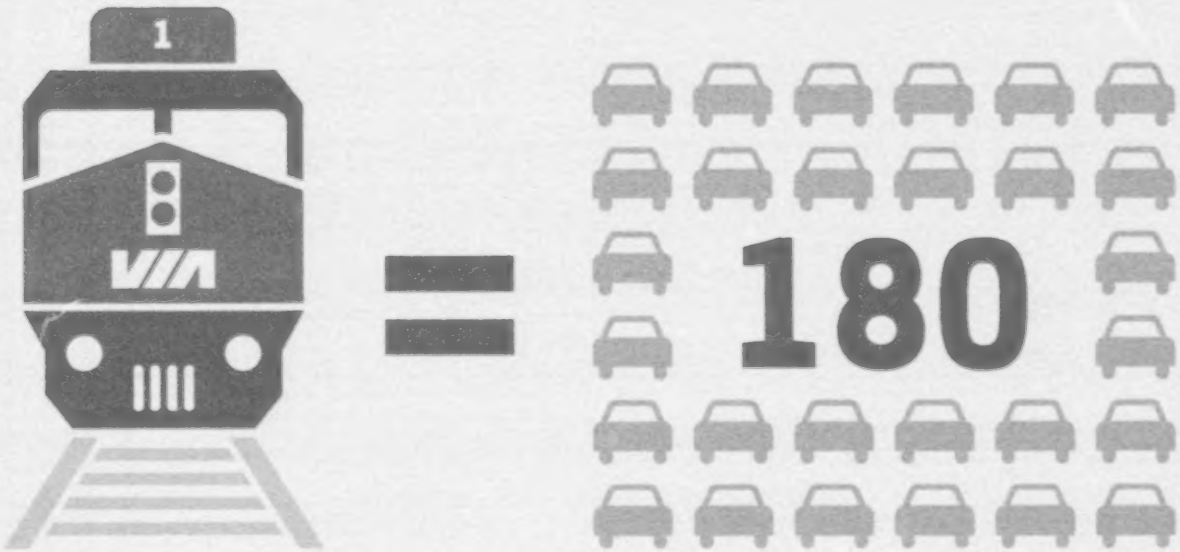
Chez VIA Rail, nous sommes d'avis que nous pouvons jouer un rôle de premier plan pour positionner le train comme moyen de transport efficace, durable et attrayant. À cette fin, nous consacrons des efforts considérables à participer aux discussions publiques sur le transport. Par exemple, en septembre 2014, nous avons pris part au Sommet sur le climat des Nations Unies, où M. Yves Desjardins-Siciliano, le président et chef de la direction de VIA Rail, a souligné les avantages des trains de voyageurs dans le cadre d'une discussion d'experts sur le transport durable.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE : UN LEVIER POUR PERMETTRE À DE NOMBREUSES ENTITÉS DE NOTRE SOCIÉTÉ D'ATTEINDRE LEURS OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX

Le transport ferroviaire représente un levier environnemental pour plusieurs entités :

1. les Canadiens et les touristes qui se soucient de leur empreinte environnementale personnelle ;
2. les entreprises canadiennes qui souhaitent réduire l'empreinte carbone associée à leurs activités de transport ;
3. l'ensemble de la société canadienne, en vue d'une réduction des émissions de GES à l'échelle nationale.

Nous prévoyons d'ailleurs lancer un programme visant à aider les entreprises canadiennes à atteindre leurs objectifs environnementaux en choisissant le transport ferroviaire pour répondre à leurs besoins de déplacements lorsque c'est possible.



UN CHOIX VERT | Selon Environnement Canada, les émissions de GES d'un train correspondent à celles de 10 autobus ou 180 automobiles, en fonction de leurs capacités respectives.

INTERMODALITÉ

VIA Rail entend jouer un rôle prépondérant pour favoriser l'intermodalité. L'utilisation complémentaire de divers moyens de transport constitue une façon efficace de se déplacer de façon harmonieuse tout en réduisant les émissions de GES. Elle permet également de rendre le temps de déplacement plus productif et réduit la consommation globale de carburant. Au cours des dernières années, VIA Rail a établi des partenariats avec bon nombre de compagnies de transport pour diversifier son offre de services intermodaux, et la Société est toujours en quête de nouveaux partenaires.

RÉALISATIONS EN 2014 : INTERMODALITÉ

L'entente conclue par VIA Rail en 2014 avec le service Union Pearson (UP) Express pour assurer la liaison entre la gare Union, à Toronto, et l'aéroport international Pearson, constitue une réalisation digne de mention. La liaison ferroviaire aéroportuaire UP devrait entrer en service au printemps 2015, juste à temps pour les Jeux panaméricains. Elle permettra d'éliminer environ 1,2 million de déplacements en automobile dès sa première année.

Les plus de 20 partenaires de VIA Rail dans le transport intermodal – compagnies d'autocars, compagnies aériennes, services de navettes et de banlieue, et agences de voyage – agissent tous comme des leviers permettant d'accroître l'achalandage des trains et de réduire l'empreinte de carbone de l'industrie du transport au Canada.

PASSAGERS ET COMMUNAUTÉS

Relier les voyageurs et les communautés tout en faisant la promotion de la culture canadienne – à laquelle le transport ferroviaire a légué un riche héritage au fil des années – sous-tend l'engagement de VIA Rail envers la responsabilité sociale de l'entreprise.

Nos trois priorités en ce qui a trait aux voyageurs et aux communautés sont les suivantes :

/ Accroître l'accès à nos services

/ Promouvoir la culture canadienne

/ Servir les communautés

ACCROÎTRE L'ACCÈS À NOS SERVICES

Chez VIA Rail, nous sommes déterminés à faire en sorte que tous les Canadiens aient accès à nos services. Nous nous engageons à faciliter l'accès aux trains de passagers pour les personnes à mobilité réduite et les aînés. À cette fin, nous avons mis en place une série d'initiatives visant à réduire les obstacles physiques nuisant à l'accès à nos services. En outre, nous nous efforçons de rendre les déplacements en train plus abordables grâce à des tarifs promotionnels spéciaux.

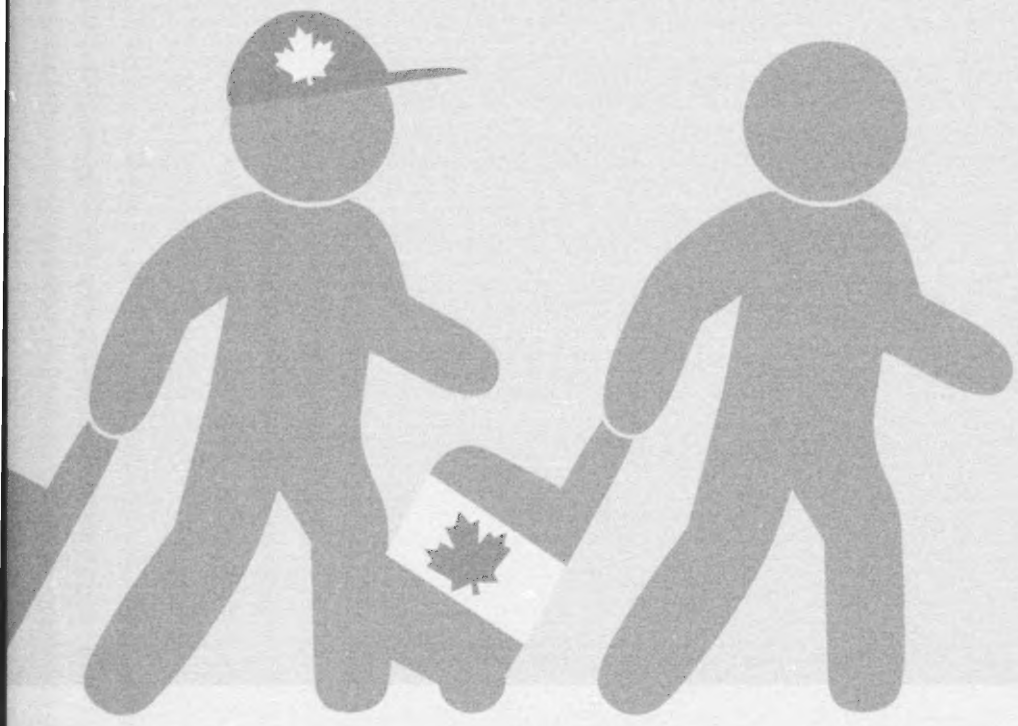
Par exemple, nous avons élaboré de nombreux programmes de tarifs spéciaux pour un vaste éventail de clients, dont les enfants, les étudiants et les jeunes, ainsi que les voyageurs d'affaires. La section Examen des activités présente ces programmes en détail.

RÉALISATIONS EN 2014 : ACCROÎTRE L'ACCÈS

En 2014, nous avons mis en œuvre deux projets pour accroître l'accessibilité de nos installations :

/ Un grand nombre de gares de trains de VIA sont déjà pleinement accessibles. Dans le cadre de nos efforts continus dans ce domaine, nous avons effectué des rénovations à notre gare de Brockville, construite en 1872, qui comprenaient un nouveau toit, une nouvelle enveloppe de bâtiment, la modernisation de l'éclairage et de la finition, le remplacement des portes et fenêtres ainsi que l'installation, d'une porte automatique et d'autres éléments améliorant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. De plus, un édifice adjacent à la gare sera démoli pour permettre la construction d'un abri pour voyageurs.

/ Avec le lancement des nouvelles voitures Parc Prestige en août 2014, VIA Rail propose aux personnes ayant un handicap des couchettes privées et pleinement accessibles dans son train emblématique *Canadien*.



PROMOUVOIR LA CULTURE CANADIENNE

VIA Rail est une institution forte d'une riche histoire canadienne qui remonte à 1885, l'année où a été achevée la construction du réseau ferroviaire national qui a contribué de façon inestimable au développement de notre société multiculturelle. Ce chemin de fer assure un lien physique vital entre l'Est et l'Ouest, et son développement s'est révélé crucial dans le cadre des vagues successives d'expansion et d'industrialisation qui ont façonné le Canada.

Les voyages en train constituent une occasion en or d'en apprendre davantage sur le Canada. En tant qu'institution canadienne, nous avons le devoir - et l'occasion - de faire en sorte que nos clients, qu'ils soient d'ici ou en visite au pays, découvrent diverses facettes du Canada. Nous accomplissons cette mission volontaire de diverses façons: par exemple, notre système de divertissement à bord présente des émissions canadiennes, nos menus sont élaborés à partir de produits locaux, et nous accueillons à bord la troupe de théâtre Salon, dont les acteurs ont présenté des capsules historiques à propos de Sir John A. Macdonald et d'autres événements historiques dans nos trains *Océan* et *Canadien*. Depuis 2009, VIA Rail a également permis à des artistes canadiens d'offrir des prestations dans le cadre du programme d'Artistes à bord. Ceci permet non seulement de soutenir les artistes canadiens, mais également d'offrir aux passagers une expérience de voyage plus agréable et une incursion dans la culture populaire du Canada.

Depuis sa création, VIA Rail a soutenu des centaines d'organisations actives dans les domaines de la culture, du tourisme, de l'éducation, de la santé, de l'accessibilité et du sport amateur. À l'heure actuelle, nous nous efforçons d'appuyer trois groupes au sein de la société canadienne qui, à notre avis, symbolisent nos valeurs communes: les militaires et les vétérans, les nouveaux citoyens canadiens et les communautés linguistiques minoritaires. Dans le cadre de partenariats avec ces groupes, VIA Rail a œuvré à favoriser leur bien-être, leur développement culturel et leur intégration dans la société.

Nous nous engageons également à respecter les principes de la *Loi sur les langues officielles*.

PROMOUVOIR LES LANGUES OFFICIELLES

VIA Rail s'engage à respecter les principes de la *Loi sur les langues officielles*. Nos employés sont prêts à offrir de façon proactive des services en français ou en anglais. Nos politiques sur les langues officielles s'appliquent à nos communications, qu'elles soient faites par téléphone, dans les gares ou à bord de nos trains. Nous offrons à nos employés un environnement de travail où ils peuvent parler la langue de leur choix dans les régions désignées bilingues. Toutes nos communications internes et externes sont rédigées en français et en anglais, et nous utilisons chacune de ces langues dans le cadre de nos activités commerciales.

VIA Rail est d'avis qu'il peut jouer un rôle important dans la promotion de la dualité linguistique au Canada. Au cours de la dernière année, nous avons prêché par l'exemple, en soutenant des événements comme le Festival du Voyageur de Saint-Boniface, au Manitoba, et les Rendez-vous de la Francophonie, en plus de contribuer à des activités de concert avec des partenaires comme le Théâtre du Cercle de Molière, le Morrin Center et le Symposium des Rocheuses.

Nos efforts ont été reconnus par le commissaire aux langues officielles du Canada, qui a indiqué dans son rapport annuel que VIA Rail était l'une des deux seules organisations à recevoir la note « exemplaire ». En outre, le Commissariat a félicité VIA Rail de ses efforts concernant la promotion des deux langues officielles per l'entremise de son système de divertissement à bord et de son sondage interne sur l'utilisation des deux langues officielles.

PROGRAMME POUR LES MILITAIRES ET VÉTÉRANS CANADIENS

Depuis novembre 2010, VIA Rail soutient les militaires et les vétérans des Forces canadiennes et leurs familles en appuyant plusieurs organismes tels que La patrie gravée sur le cœur et la Fondation Vimy. De plus, VIA Rail accorde des rabais spéciaux aux membres des Forces armées canadiennes, à leurs familles et aux vétérans pour leur permettre de voyager partout au Canada à des tarifs très avantageux. Au cours du troisième trimestre de 2014, nous avons accueilli à bord le 100 000e militaire canadien à profiter de cette offre. Seulement en 2014, VIA Rail a transporté 27 000 voyageurs des Forces armées canadiennes. Afin de souligner le jour du Souvenir, VIA Rail s'est associé à la Légion royale canadienne pour distribuer des coquelicots à bord de ses trains en l'honneur des personnes ayant servi le Canada. Afin de concrétiser son soutien aux militaires et aux vétérans canadiens, et de leur manifester son respect quant aux risques qu'ils prennent dans le but de protéger notre liberté et notre façon de vivre, VIA Rail a également mis sur pied une stratégie de recrutement pour devenir un employeur de choix pour les anciens soldats et réservistes.

PROGRAMME POUR LES NOUVEAUX CITOYENS CANADIENS

En juillet 2012, VIA Rail a annoncé la création d'un partenariat avec l'Institut pour la citoyenneté canadienne, un organisme caritatif national sans but lucratif qui aide à accélérer l'intégration des nouveaux citoyens canadiens à la vie au Canada. Grâce à ce partenariat, les nouveaux Canadiens pourront découvrir leur pays d'adoption en train. VIA Rail offre aux nouveaux citoyens du Canada des rabais pour la totalité de ses parcours. Depuis la mise en œuvre de ce programme, les nouveaux citoyens ont effectué plus de 7 100 voyages, dont 4 900 en 2014.

SYSTÈME DE DIVERTISSEMENT À BORD

VIA Rail a amélioré son système de divertissement à bord, lancé en 2013, et doublé le nombre de vidéos disponibles. Le portail offre désormais aux voyageurs 150 heures de programmation entièrement canadienne. Il est maintenant possible de visionner les plus récentes nouvelles, des émissions des chaînes CBC et ICI Radio Canada, des films d'animation et des documentaires de l'Office national du film du Canada ainsi que des capsules d'Historica Canada et du Musée virtuel du Canada dans tous les trains du corridor Québec-Windsor.

ARTISTES LOCAUX DANS LES CAMPAGNES DE PUBLICITÉ

La campagne publicitaire télévisuelle hivernale de VIA Rail, lancée en novembre 2014 et diffusée à la télévision, en ligne et dans les médias sociaux, mettait en vedette les musiciens canadiens Jonas et Les Trois Accords.

APPROVISIONNEMENT EN PRODUITS LOCAUX

Chez VIA Rail, nous sommes fiers de soutenir les fournisseurs canadiens de produits locaux. Nous nous faisons un devoir d'inclure des produits canadiens dans notre offre d'aliments et de boissons à bord de nos trains. Bien que nous nous appuyons sur plusieurs critères pour choisir nos produits, leur origine constitue un élément clé qui oriente nos décisions en matière d'approvisionnement.

En 2014, nous avons accentué nos efforts pour offrir des produits canadiens à bord de nos trains. Nous proposons notamment :

- des produits alimentaires frais provenant principalement du Canada ; nous tissons des partenariats uniques avec des fournisseurs de choix, comme la coopérative de Winnipeg qui produit le pain servi dans nos trains ;
- des vins canadiens en classe Économie et en classe Affaires dans les trains du corridor Québec-Windsor ;
- des desserts préparés au Canada en classe Affaires dans le corridor Québec-Windsor ;
- des bières artisanales fabriquées par des microbrasseries du Canada atlantique et des vins canadiens, dont certains provenant de vignobles de la Nouvelle-Écosse, aux passagers des voitures-lits et de la classe Économie dans le train *Océan*.

SERVIR LES COMMUNAUTÉS

VIA Rail s'efforce d'optimiser l'utilisation de ses ressources limitées pour servir et soutenir les communautés, en offrant du soutien financier et des contributions sous forme de biens et services pour appuyer des initiatives louables.

RÉALISATIONS EN 2014 : SERVIR LES COMMUNAUTÉS

CAMPAGNE NATIONALE DE COLLECTE DE FONDS

Cette année encore, des employés de VIA Rail de partout au Canada ont participé à la campagne nationale annuelle de collecte de fonds. Menée sous le thème « Donnez un peu, aidez beaucoup », la campagne a permis d'amasser plus de 200 000 $ au profit de Centraide et de HealthPartners, un regroupement unique de 16 organismes caritatifs nationaux du domaine de la santé qui travaillent de concert pour améliorer la santé des Canadiens. Parallèlement aux retenues sur la paie, qui constituent la principale forme de financement de la campagne, des employés de partout au pays ont amassé des fonds dans le cadre de ventes de produits cuisinés, ventes aux enchères et diverses activités locales. Les fonds recueillis servent à venir en aide aux jeunes, aux familles, aux personnes à mobilité réduite, aux immigrants et aux personnes atteintes de maladie mentale, en plus de contribuer au financement de programmes de recherche sur diverses maladies.

iii PartenaireSanté

Centraide

VOYAGES GRATUITS ET TARIFS SPÉCIAUX

VIA Rail collabore avec divers organismes caritatifs et sans but lucratif à l'échelle locale, régionale et nationale en offrant des crédits-voyages promotionnels pour appuyer des activités, campagnes de financement et initiatives communautaires au Canada. En 2014, VIA Rail a aidé 840 organismes de ce type par l'entremise de contributions en crédits-voyages d'une valeur totale de 840 000 $.

EXPLORATION DE CARRIÈRES PAR DES ÉTUDIANTS

VIA Rail a accueilli huit participants dans le cadre d'un cours axé sur l'exploration de carrières destiné aux élèves de niveau secondaire. Le cours offrait l'occasion à des jeunes de 14 à 17 ans de découvrir divers métiers et professions liées aux carrières qui les intéressent. Les participants ont visité le centre de maintenance de VIA Rail à Montréal et les gares de Montréal et Ottawa, en plus d'effectuer un voyage de familiarisation à bord de nos trains.

EMPLOYÉS

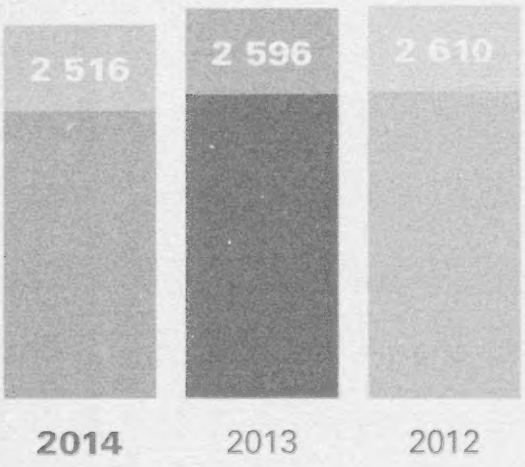
VIA Rail compte sur un personnel dévoué composé de plus de 2 500 personnes à travers le Canada. Notre réussite repose sur l'adhésion de toute notre équipe aux valeurs de la Société et à une vision commune de l'excellence. Qu'il s'agisse du personnel de première ligne, d'entretien ou d'administration, ou encore des gestionnaires ou des professionnels spécialisés, notre personnel se distingue par son énergie, son professionnalisme et son engagement à faire de VIA Rail l'une des meilleures entreprises de transport ferroviaire au monde en matière de service à la clientèle.

Au cours des cinq prochaines années toutefois, un grand nombre d'employés de VIA Rail prendront leur retraite. Environ 35 % du personnel devra être remplacé et, par conséquent, il y aura de nombreux postes à pourvoir. Le défi auquel fera face la Société au cours de cette période consistera à assurer la continuité de ses activités et à attirer les nouveaux talents dont elle aura besoin pour prendre la relève.

VIA Rail souhaite devenir un employeur de choix. Pour y parvenir, nous continuerons à mettre l'accent sur les éléments clés suivants en matière de gestion du personnel :

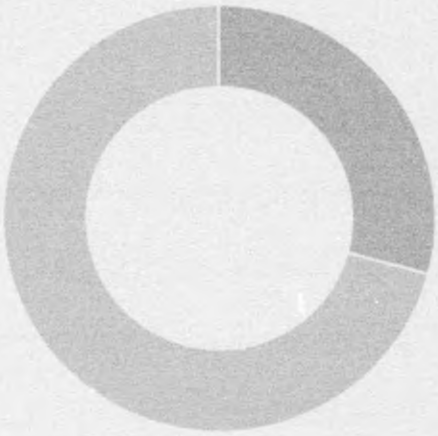
- Attirer de nouveaux talents
- Optimiser la santé et la sécurité au travail
- Offrir un environnement de travail sain et sécuritaire et maintenir de bonnes relations avec les employés
- Encourager le perfectionnement professionnel
- Favoriser l'engagement des employés

NOMBRE D'EMPLOYÉS*



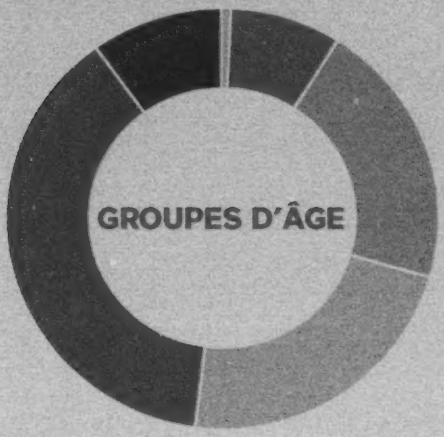
* Nombre d'employés actifs à la fin de la période

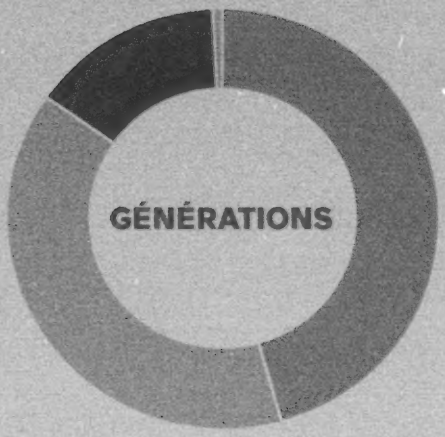
SEXE



FEMMES	739
HOMMES	1 777

ÂGE DES EMPLOYÉS





MOINS DE 20 ANS	2
20 À 30 ANS	216
30 À 40 ANS	519
40 À 50 ANS	566
50 À 60 ANS	962
60 À 70 ANS	251

PARENTS DE BABY-BOOMERS (nés entre 1925 et 1945)	2
BABY-BOOMERS (nés entre 1946 et 1964)	1 159
GÉNÉRATION X (nés entre 1965 et 1980)	984
POST-BOOMERS (OU GÉNÉRATION Y) (nés entre 1981 et 2000)	371

TYPES D'EMPLOIS

PERSONNEL DE PREMIÈRE LIGNE

- AGENTS DES VENTES PAR TÉLÉPHONE
- AGENTS DES VENTES AU COMPTOIR
- PRÉPOSÉS DE GARE
- PRÉPOSÉS AUX SERVICES À BORD DES TRAINS
- EXPLOITATION / MAINTENANCE FERROVIAIRES
- OUVRIERS NON SPÉCIALISÉS
- ÉLECTRICIENS DE VOITURES FERROVIAIRES
- MÉCANICIENS DE MOTEUR DIESEL
- MÉCANICIENS DE MANŒUVRE
- MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES EMPLOYÉS

BUREAUX

COMMUNICATIONS

SERVICES JURIDIQUES

RESSOURCES HUMAINES

FINANCES

TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION

GESTION DES BIENS IMMOBILIERS

MARKETING ET VENTES

DÉPLACEMENTS OU AUTRES SERVICES ADMINISTRATIFS

RÉALISATIONS EN 2014 : EMPLOYÉS

En 2014, nos équipes ont mis en œuvre plusieurs initiatives destinées à faire de VIA Rail un employeur encore plus attrayant pour les recrues potentielles, afin d'attirer les talents dont nous avons besoin pour la poursuite de nos activités tout en continuant à améliorer l'environnement de travail pour les personnes déjà à notre emploi. Voici quelques-unes de ces initiatives.

ATTIRER DE NOUVEAUX TALENTS

Programme d'embauche de vétérans et réservistes | VIA Rail s'est associé au Programme d'aide à la transition de carrière de Compagnie Canada, un organisme caritatif non partisan visant à assurer la liaison entre les chefs de file communautaires et du domaine des affaires et les militaires canadiens. Dans le cadre de cette entente, VIA Rail a accès à un bassin de vétérans qui désirent s'intégrer à la vie civile et, à titre d'employeur potentiel, VIA aide la coalition à atteindre son objectif consistant à embaucher 10 000 vétérans d'ici 2023. Les militaires et vétérans des Forces armées canadiennes sont reconnus pour leur leadership et leur capacité à travailler en équipe au service de leur nation, que ce soit au Canada ou lors de missions à l'étranger. Ils possèdent donc plusieurs compétences, la formation et l'expérience qui pourraient leur permettre de contribuer au succès de VIA Rail.

Partenariat avec le Collège Red River | Cette entente vise le perfectionnement des compétences requises pour améliorer le service (vin et repas) et occuper un poste de concierge à bord du *Canadien*. Cette entente nous a permis de mettre sur pied une réserve de personnes ayant reçu une certification du programme Sceau rouge pour combler les emplois liés au service à la clientèle et à la cuisine (le programme Sceau rouge constitue la norme d'excellence canadienne pour les métiers spécialisés).

Outils de recrutement | Au cours de 2014, VIA Rail a pris des mesures pour diversifier et bonifier sa gamme d'outils de recrutement. Parmi les initiatives mises en œuvre, mentionnons des ateliers avec des employés et des intervenants de l'extérieur pour cerner les principaux leviers à la disposition de VIA Rail pour attirer des gens compétents ; l'actualisation de la page Web « Carrières » du site VIA Rail pour mieux l'aligner avec la nouvelle image de marque de l'employeur et favoriser l'éthique, la diversité et l'inclusion ; de même que la mise en place d'un nouveau processus de sélection pour identifier les meilleurs candidats parmi les demandes d'emploi obtenues à partir de la nouvelle page Web.

OPTIMISER LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail | Dans le cadre de la Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail, qui a eu lieu en mai, VIA Rail s'est employé à souligner l'importance de la santé et de la sécurité auprès de l'ensemble de son personnel. Le thème de cette année, « Faites de la sécurité une habitude », invitait les employés à intégrer la sécurité à toutes leurs activités quotidiennes et à passer en revue les registres sur les dangers dans leur milieu de travail.

Global Corporate Challenge (GCC) | En 2014, VIA Rail a participé pour la troisième fois au rendez-vous annuel du GCC, une initiative internationale axée sur le bien-être à laquelle participent des entreprises du monde entier pour contribuer à améliorer la santé et la forme physique de leurs employés. D'une durée de 100 jours, cette initiative encourage les employés à faire de l'exercice en marchant au moins 10 000 pas par jour. Près de 700 employés de VIA Rail ont participé au défi de 2014, affichant une moyenne quotidienne de 14 429 pas (ou 9,23 km). La Société a remporté le titre de « compagnie la plus active au monde dans le domaine du transport et de la logistique ». Et surtout, une fois le programme terminé, 80 % des participants de VIA Rail ont qualifié leur santé de « bonne », « très bonne » ou « excellente ».

OFFRIR UN ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL SÉCURITAIRE ET SAIN ET MAINTENIR DE BONNES RELATIONS AVEC LES EMPLOYÉS

Programme de partage d'emploi | À partir de janvier, VIA Rail, de concert avec le syndicat représentant les employés travaillant à bord des trains et les autres membres du personnel, a mis sur pied un projet pilote de partage d'emploi, qui offre aux employés la possibilité de partager un poste de façon temporaire, sans compromettre leur statut d'employés permanents. Cette initiative, destinée tant au personnel à bord des trains qu'aux autres employés, offre par exemple la possibilité aux travailleurs de passer plus de temps avec un nouveau-né ou un parent âgé, de vivre une transition harmonieuse vers la retraite ou de disposer de davantage de temps pour d'autres motifs personnels.

Groupes d'entraide (en cas d'incident) | L'objectif de ce programme, qui pourrait également être qualifié de « premiers soins affectifs », consiste à aider les employés qui ont vécu un incident traumatisant au travail et ont besoin de soutien. Il s'agit d'une des premières étapes à franchir pour leur permettre de se remettre sur pied. Les groupes d'entraide sont bénéfiques pour les employés, car ils leur permettent de retourner plus rapidement au travail et les aident à composer avec le traumatisme qu'ils ont vécu.

Réseaux pour l'inclusion et la diversité | Le réseau régional offre une tribune pour discuter d'inclusion et de diversité et mieux intégrer ces notions en milieu de travail. Pour sa part, le réseau national fait la promotion de l'inclusion et de la diversité au niveau stratégique au sein de VIA Rail. Les membres sont appelés à faire part de leurs connaissances, de leurs expériences et de leurs réflexions avisées afin de recueillir l'opinion de leurs collègues et d'agir en tant qu'ambassadeurs de l'inclusion et de la diversité à tous les paliers de l'entreprise.

Régime de retraite hybride | VIA Rail souhaite offrir des régimes de retraite durables, abordables et dont les coûts et les risques sont partagés entre l'entreprise et les employés. Les contributions pour le régime à prestations déterminée ont été augmentées au début de 2013. D'ici 2017, VIA et les employés contribueront à parts égales au coût des services courants de ce régime. Les employés membres du syndicat Unifor embauchés le 1er janvier 2014 ou par la suite adhéreront à un régime de retraite hybride comprenant des prestations déterminée financées par la Société et des cotisations définies financées par les employés, assorties de contributions correspondantes versées par l'entreprise. Le nouveau régime hybride jouera un rôle clé pour attirer et conserver le personnel.

Programme d'aide au personnel | VIA Rail a bonifié son programme d'aide au personnel pour soutenir les employés qui éprouvent des problèmes de rendement liés à la consommation de drogue ou d'alcool. Deux nouveaux services ont été lancés, soit un programme d'aide en matière de toxicomanie, qui offre des services d'évaluation professionnels, de recommandation de traitement et d'aiguillage, et un programme de prévention des rechutes pour soutenir les employés qui ont participé avec succès à un programme de traitement de la toxicomanie et les aider à éviter une rechute.

GESTION DE L'ASSIDUITÉ AU TRAVAIL

Le politique d'assiduité au travail de VIA Rail, lancée en août 2010, est à l'origine d'une tendance positive dans ce domaine, et la situation continue de s'améliorer. Le modèle de gestion intégrée de l'assiduité au travail de VIA Rail a entraîné une réduction dans chacune des catégories d'absences depuis 2010, notamment les congés de maladie, les congés pour raisons personnelles et les absences non justifiées, et surtout, les absences en raison de blessures subies au travail.

	2014	2013	2012
Assiduité au travail des employés Heures totales au travail par mois/ heures totales possibles au travail par mois	**92,6%**	92,3 %	91,9 %
Absences en raison de blessures	**87 000 heures**	103 000 heures	141 000 heures
Réduction des absences en raison de blessures	**16 000 heures – réduction de 15 % comparativement à 2013** **102 000 heures – réduction de 54 % comparativement à 2010**		
Répercussions financières - économies	**221 000 $ – 4 % comparativement à 2013** **1,3 million $ – 19 % comparativement à 2010**		

ENCOURAGER LE PERFECTIONNEMENT PROFESSIONNEL

Système de gestion des talents | Afin d'aider les employés à avancer au sein de la Société, nous avons ajouté de nouvelles fonctionnalités à notre système de gestion des talents, soit la planification de carrière, la planification de la relève et l'évaluation des talents. À l'heure actuelle, grâce au nouveau portail du personnel, les employés peuvent mettre à jour leur dossier, notamment leurs antécédents professionnels, leur formation, leurs intérêts professionnels et leur adhésion à des associations professionnelles. Ces nouvelles fonctionnalités permettront à VIA Rail d'en savoir davantage à propos des talents disponibles au sein de l'entreprise et de déterminer quels programmes de formation particuliers pourraient aider les employés de VIA Rail à se perfectionner et à faire carrière au sein de la Société.

PERFECTIONNEMENT PROFESSIONNEL EN 2014

TOTAL DES HEURES DE FORMATION

83 916 HEURES

EN CLASSE
74 936 HEURES

EN LIGNE
8 980 HEURES

NOMBRE D'EMPLOYÉS AYANT SUIVI UNE FORMATION

2 667

TOUS LES EMPLOYÉS INCLUS
(à plein temps et saisonniers)

NOMBRE MOYEN D'HEURES DE FORMATION PAR EMPLOYÉ

31,4 HEURES

5,23 JOURS

TYPES DE FORMATION	NOMBRE D'HEURES
SANTÉ ET SÉCURITÉ Chez VIA Rail, nous croyons qu'il est essentiel d'offrir à tous nos employés une formation obligatoire réglementée en matière de santé et sécurité.	50 565
SERVICE À LA CLIENTÈLE Nos préposés aux services à la clientèle, qu'ils travaillent à bord des trains ou dans nos autres installations, ont reçu une formation pour leur permettre de respecter en tout temps nos normes de qualité élevées dans le cadre des interactions avec nos clients et le public. Les principales formations offertes portaient sur la classe Affaires, la classe Voiture-lits Prestige, la classe Économie ainsi que l'ensemble des activités liées à l'acquisition de compétences en matière de ventes.	15 468
FORMATION SUR L'ÉQUIPEMENT VIA Rail continue de fixer et respecter des normes de qualité élevées concernant sa flotte de trains et l'équipement connexe. Tous les employées des services d'entretien et de maintenance ont reçu une formation au cours de l'année.	6 567
ACQUISITION DE COMPÉTENCES PARTICULIÈRES Ce programme comprend des activités visant l'acquisition de compétences particulières axées sur des pratiques exemplaires qui renforcent les capacités des employés. Ces activités de formation peuvent porter sur le coaching, le bien-être au travail, la gestion de projet ou des technologies de l'information particulières.	3 670
PROGRAMMES DE FORMATION GÉNÉRALE Cette formation propose des activités de perfectionnement visant à sensibiliser les employés aux questions liées à l'environnement, à la violence, au harcèlement, à la sécurité et au comportement au travail, ainsi qu'à la sécurité des technologies de l'information.	2 006
PERFECTIONNEMENT PROFESSIONNEL Ce programme de formation aborde des thèmes comme la gestion de conflits, la gestion du changement et le déroulement efficace des réunions.	1 747
GESTION Destinée aux gestionnaires, cette formation particulière porte sur la reconnaissance des employés, les relations avec le personnel, la gestion de l'assiduité au travail, les capacités de leadership et le coaching.	2 573
SOUTIEN AU TRAVAIL DES EMPLOYÉS Parallèlement à la formation technique sur l'équipement ferroviaire, cette formation propose des activités de perfectionnement relatives aux ordinateurs, aux logiciels et aux nouvelles applications internes qui facilitent le travail des employés.	1 256
CONTINUITÉ DES ACTIVITÉS Ce programme de formation se penche sur les besoins liés à la continuité des activités de l'entreprise.	64

FAVORISER L'ENGAGEMENT DES EMPLOYÉS

Communication ouverte avec les employés | Immédiatement après sa nomination à titre de président et chef de la direction en mai, Yves Desjardins-Siciliano a entrepris une tournée à travers le Canada, qui s'est poursuivie jusqu'à la fin de 2014, afin de rencontrer les employés de VIA Rail, prendre acte de leurs idées et préoccupations et répondre à leurs questions. Au cours de cette tournée d'une durée de sept mois, il a rencontré au-delà de 1 500 personnes, soit plus de 50 % des effectifs.

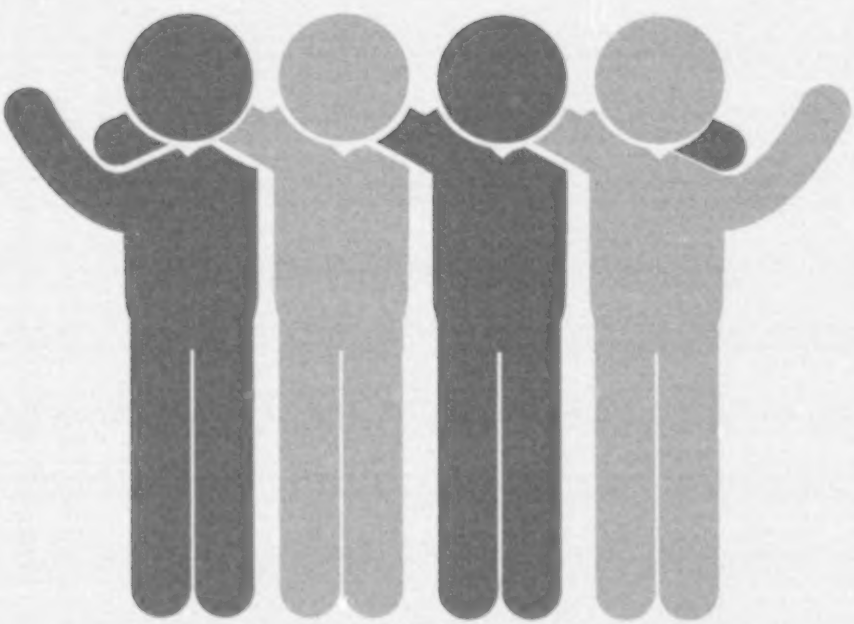
Reconnaissance des employés | La reconnaissance du travail et de l'engagement des employés est un des éléments clés permettant de compter sur un personnel dévoué. Chez VIA Rail, deux initiatives jouent un rôle important pour atteindre cet objectif :

/ Programme de reconnaissance des années de service

Au début de 2015, des cérémonies ont eu lieu à Halifax, Moncton, Québec, Montréal, Toronto, Winnipeg et Vancouver pour célébrer les employés ayant pris leur retraite et ceux ayant atteint un nombre important d'années de service chez VIA Rail en 2014.

/ Programme de formation en matière de reconnaissance

Ce programme de formation à l'intention des gestionnaires aborde les façons de reconnaître la contribution des employés sans accorder de récompense pécuniaire. Mis en œuvre en 2014, il est directement lié à la stratégie d'affaires et aux compétences organisationnelles de VIA Rail. Il comprend des lignes directrices et une trousse d'outils pour aider les gestionnaires à reconnaître le travail des employés. L'objectif du programme consiste à accroître l'engagement des employés, ce qui, au final, favorise la rétention du personnel et a des répercussions positives sur les résultats financiers.



GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

TABLE DES MATIÈRES

CONSEIL D'ADMINISTRATION	55
COMITÉS DU CONSEIL	56
ACCÈS À L'INFORMATION	57
FRAIS DE DÉPLACEMENT, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCES	58
SYSTÈME DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT	58
RÉMUNÉRATION DES HAUTS DIRIGEANTS	59
CONFORMITÉ À LA LOI ANTI-POURRIEL	59
BIOGRAPHIE DES ADMINISTRATEURS	60

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est composé du président du conseil, du président et chef de la direction de la Société et d'administrateurs, tous nommés par le gouvernement du Canada. Le conseil supervise l'orientation stratégique et la gestion de la Société, et rend compte des activités de VIA Rail Canada au Parlement par l'entremise de l'honorable Lisa Raitt, ministre des Transports.

Œuvrant dans un environnement d'affaires en constante évolution, VIA Rail se doit d'agir de façon novatrice pour relever les défis et répondre aux exigences liées à la gouvernance. Pour mieux soutenir les efforts de la Société à cet égard, le conseil d'administration a revu et révisé sa structure et le mandat de chacun de ses comités en 2014. Cette révision faisait suite aux recommandations formulées dans un rapport qui comparait l'ancienne structure du conseil d'administration à celle d'autres grandes sociétés d'État et de sociétés cotées en bourse œuvrant dans le secteur des transports. L'objectif consistait à évaluer et à réviser le mandat et les responsabilités des comités pour maximiser leur efficacité.

C'est dans ce contexte que la structure suivante a été approuvée par les membres du conseil lors d'une réunion qui s'est tenue en mai 2014 : en date du 1er juillet 2014, le nombre de comités est passé de cinq à quatre[1], à savoir : Vérification et finances ; Gouvernance, risques et stratégie ; Ressources humaines ; Placement des régimes de retraite.

La direction de VIA Rail Canada et les membres de son conseil ont démontré ces dernières années une volonté de fournir aux Canadiens un meilleur éclairage de la gestion de l'organisation. VIA Rail rend ainsi disponible sur une base régulière la rémunération des hauts dirigeants, des statistiques sur la performance de ses services de transport passagers par rail et les politiques de gouvernance du conseil d'administration. Ces informations se trouvent sur notre site Internet, aux sections Rapports annuels, Rapports trimestriels et Conseil d'administration.

Enfin, le conseil d'administration a tenu huit (8) réunions et les comités se sont réunis vingt-cinq (25) fois en 2014. Le taux d'assiduité global des administrateurs aux réunions a été de 97 %, et ceux-ci ont touché des honoraires totalisant 192 616 $ en 2014. Un processus d'évaluation interne a été entrepris à la fin 2014 afin d'obtenir la rétroaction des membres du conseil et d'assurer l'instauration et le maintien des meilleures pratiques de gouvernance.

1 Le 1er janvier 2014, les comités du conseil étaient les suivants : Vérification, risques et finances ; Immobilier, environnement et programmes d'immobilisations ; Placements ; Gouvernance d'entreprise ; Ressources humaines.

COMITÉS DU CONSEIL*

VÉRIFICATION ET FINANCES

Jane Mowat, présidente

Denis Durand

Ramona Materi

Melissa Sonberg

GOUVERNANCE, RISQUES ET STRATÉGIE

Stephen Mallory, président

David Hoff

Deborah Robinson

Hind Sergieh

RESSOURCES HUMAINES

David Hoff, président

Ramona Materi

Deborah Robinson

Hind Sergieh

Melissa Sonberg

William M. Wheatley

PLACEMENT DES RÉGIMES DE RETRAITE

Denis Durand, président

Stephen Mallory

Jane Mowat

William M. Wheatley

* Le président par intérim du conseil d'administration, Eric Stefanson, est membre d'office de tous les comités du conseil.

ACCÈS À L'INFORMATION

VIA Rail est d'avis que l'ouverture et la transparence constituent la base de l'établissement de liens de confiance avec ses clients, ses partenaires et le grand public. La Société a toujours amélioré ses pratiques relatives à l'accès à l'information conformément à la *Loi sur l'accès à l'information* et à *la Loi sur la protection des renseignements personnels*, applicables à VIA Rail depuis 2007.

Nous souhaitons répondre rapidement et avec transparence aux demandes d'information du public, des médias et de quiconque s'intéresse aux activités de VIA Rail. À cet égard, VIA Rail a revu son processus de traitement des demandes d'accès à l'information. Nous avons créé un poste à temps plein d'agent(e), Accès à l'information et protection des renseignements personnels. Cette personne se consacre exclusivement à l'interprétation et à l'application des dispositions des deux lois, ce qui inclut l'administration du processus de réception et de traitement des demandes d'accès à l'information et de renseignements personnels. Cette nouvelle structure permet de traiter les demandes plus efficacement, mais également d'envisager de manière proactive le développement et la mise en œuvre de procédures et services facilitant l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels.

Au printemps de 2014, VIA Rail a déposé ses rapports annuels 2013-2014 sur l'accès à l'information et sur la protection des renseignements personnels, respectivement, à la commissaire à l'information et au commissaire à la protection de la vie privée, ainsi qu'à la ministre des Transports.

Du 1er avril 2013 au 31 mars 2014, VIA Rail a reçu 72 nouvelles demandes et deux nouvelles plaintes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, comparativement à un total de 34 demandes et sept plaintes pour la période précédente, soit d'avril 2012 à mars 2013. Le nombre de demandes d'accès à l'information a considérablement augmenté au cours des deux dernières années. Par ailleurs, du 1er avril au 31 décembre 2014, VIA Rail a reçu 50 nouvelles demandes et 54 nouvelles plaintes. Il est important de mentionner qu'au 1er janvier 2015, 34 de ces plaintes avaient été jugées non fondées par la commissaire à l'information et que 20 étaient en cours d'examen.

VIA Rail affiche un bref résumé de toutes les réponses complétées à la suite des demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* sur son site Internet, viarail.ca.

FRAIS DE DÉPLACEMENT, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCES

LES DÉPENSES SUIVANTES ONT ÉTÉ SOUMISES EN 2014 AU TITRE DES DÉPLACEMENTS, DE L'ACCUEIL ET DES CONFÉRENCES :	
Paul G. Smith Président du conseil d'administration jusqu'en août 2014	8 376 $
Eric Stefanson Président intérimaire du conseil d'administration depuis août 2014	1 470 $
Steve Del Bosco Président et chef de la direction par intérim du 4 janvier au 8 mai 2014	1 092 $
Yves Desjardins-Siciliano Président et chef de la direction depuis le 9 mai 2014	26 235 $
Comité de la haute direction (8 membres)	45 025 $
Conseil d'administration (10 membres)	26 597 $

SYSTÈME DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

Au sein de son système de gestion de l'environnement, VIA Rail Canada Inc. possède des processus pour évaluer les impacts environnementaux de ses projets et activités, ainsi que pour déterminer s'il est probable que les impacts environnementaux, quels qu'ils soient, peuvent causer des effets environnementaux significatifs.

En 2014, tous les nouveaux projets ainsi que les nouvelles initiatives et activités ont été évalués suivant le processus d'Évaluation des dangers et des stratégies de contrôles des risques (ÉDSCR) de VIA Rail. Ce processus est mis en œuvre par le gestionnaire de projet lors de l'étape de planification afin d'identifier et d'évaluer les risques environnementaux et identifier les contrôles appropriés pour atténuer ces risques, tel que requis. En plus du processus ÉDSCR, une évaluation environnementale est exécutée, lorsque requis, pour identifier les impacts environnementaux, déterminer si ceux-ci ont le potentiel d'avoir des effets environnementaux défavorables significatifs sur l'environnement et mettre en œuvre les mesures d'atténuation appropriées.

En 2014, VIA Rail n'a exécuté aucun projet ni activité qui a généré des effets défavorables significatifs sur l'environnement. Les projets majeurs pour 2014 ont consisté en des projets de construction sur une propriété existante ; et en la maintenance et réparation régulière de l'infrastructure ferroviaire. Dans tous les cas, les processus de VIA Rail ont été suivis, les évaluations environnementales ont été complétées, l'identification et la mise en œuvre de mesures d'atténuation appropriées furent exécutées selon le plan du projet et le rapport d'évaluation environnemental, et les permis appropriés ont été obtenus.

RÉMUNÉRATION DES HAUTS DIRIGEANTS

DIVULGATION DES ÉCHELLES DE RÉMUNÉRATION DES HAUTS DIRIGEANTS - 2014[2]		
Rémunération en argent[3]	Président et chef de la direction	Chefs
Échelle salariale de base	255 200 $ à 300 200 $	184 399 $ à 305 614 $
Échelle de rémunération au rendement	19,5 % à 26 %	30 % à 40 %
Échelle de rémunération totale par année	304 965 $ à 378 250 $	239 720 $ à 427 860 $

PROGRAMME D'AVANTAGES INDIRECTS		
Allocation de véhicule		
Adhésion à des clubs sociaux et sportifs		
Plan de remboursement des frais médicaux	43 400 $	26 000 $
Examens de santé complets		
Services de planification financière		

2 Au 31 décembre 2014, les membres de la haute direction étaient les suivants : président et chef de la direction ; chef Expérience-client et exploitation ; chef, Services financiers et administration ; chef, Transformation des affaires ; chef, Affaires commerciales ; chef, Services juridiques et Secrétaire corporatif ; chef, Ressources humaines ; conseiller principal du président et chef de la direction. La structure de la haute direction a été revue au cours de l'année 2014. Ainsi, en date du 1er janvier 2015, les dirigeants de l'entreprise sont les suivants : président et chef de la direction ; chef, Affaires commerciales ; chef, Transport et sécurité ; chef, Gestion des actifs ; chef, Services financiers ; chef, Transformation des affaires ; chef, Ressources humaines ; chef, Services juridiques, gestion des risques et secrétaire corporatif.

3 La rémunération en argent n'illustre pas le salaire et les primes versées aux dirigeants, mais bien l'échelle de leur poste respectif.

CONFORMITÉ À LA *LOI ANTI-POURRIEL*

VIA Rail est fermement résolue à respecter le souhait de ses clients et de tiers, notamment en ce qui a trait à l'utilisation de messages électroniques de nature commerciale. Par conséquent, depuis l'entrée en vigueur de la *Loi canadienne anti-pourriel* (LCAP) le 1er juillet 2014, la Société a lancé diverses initiatives visant à garantir la conformité de ses façons de faire. La LCAP vise essentiellement à éliminer les messages électroniques commerciaux non sollicités. En vertu du principe général de la *Loi*, ce type de message doit inclure du contenu prédéterminé et il faut obtenir le consentement du destinataire avant d'envoyer les messages. Entre autres initiatives, VIA Rail a adopté une nouvelle politique d'entreprise, la politique anti-pourriel, qui s'applique à tous ses employés, représentants et mandataires. Cette politique vise à faire en sorte que VIA Rail adapte ses méthodes opérationnelles dans le but de promouvoir le respect de l'esprit et de la lettre de la LCAP.

BIOGRAPHIE DES ADMINISTRATEURS

ERIC STEFANSON

Winnipeg (Manitoba)

- Président intérimaire, VIA Rail Canada
- Membre d'office de tous les comités du conseil d'administration

ADMINISTRATEUR DEPUIS JANVIER 2007

M. Stefanson est administrateur de société et comptable agréé; il a occupé de nombreux postes de haute direction dans le secteur privé de même que des charges électives aux échelons municipal et provincial. Il débute sa carrière comme associé à la firme comptable Stefanson and Lee, puis fait le saut en politique comme conseiller municipal et maire adjoint de Winnipeg. M. Stefanson est par la suite élu à l'assemblée législative du Manitoba où il occupe divers postes importants au sein du Cabinet, à titre de ministre de la Santé, vice-premier ministre, ministre des Finances, président du Conseil du Trésor et ministre de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme. Il se joint ensuite au groupe Assante, d'abord comme chef de l'exploitation d'Assante Asset Management Ltd., puis comme chef des finances d'Assante Canada. M. Stefanson a également été associé directeur, région du Centre du Canada, pour la firme de comptables agréés et conseillers BDO Canada LLP. Il est l'actuel président du Comité de vérification des conseils d'administration de la North West Company et de FWS Holdings Limited, administrateur de la People Corporation et président du Comité des investissements du programme d'avantages sociaux des employés municipaux de Winnipeg. M. Stefanson est titulaire d'un baccalauréat ès arts de l'Université du Manitoba et fellow de l'institut Chartered Accountants of Manitoba.

DENIS DURAND

Montréal (Québec)

- Président – Comité de placement des régimes de retraite
- Membre – Comité de la vérification et des finances

ADMINISTRATEUR DEPUIS JUIN 2008

M. Durand est associé chez Jarislowsky Fraser Ltée, grande firme montréalaise de services-conseils en placements qui gère des fonds de retraite et des fonds de dotation, de même que des portefeuilles d'entreprise et de particuliers pour des clients en Amérique du Nord et outre-mer. M. Durand entreprend sa carrière au gouvernement du Québec, d'abord comme économiste, puis à titre d'analyste financier, avant de se joindre à Jarislowsky Fraser comme gestionnaire et associé, poste qu'il occupe de 1981 à 1988. Après un mandat de cinq ans comme président et directeur des placements chez Conseillers en placements Gentrust, où il a créé un fonds international et un régime d'épargne-actions d'avant-garde, il retourne chez Jarislowsky Fraser en 1993 comme associé. Ancien vice-président et membre du conseil d'administration de CARE Canada, il est l'actuel président de l'*Association des économistes québécois*, président du *Cercle Finance et Placement du Québec et membre du conseil d'administration* du Groupe Forex Inc. M. Durand possède un baccalauréat de l'*Université Laval* et fait actuellement des études de maîtrise en économie.

DAVID HOFF

Vancouver (Colombie-Britannique)

- Président – Comité des ressources humaines
- Membre – Comité de la gouvernance, des risques et de la stratégie

ADMINISTRATEUR DEPUIS JANVIER 2007

M. Hoff est vice-président, Communications d'entreprise et affaires publiques chez Ledcor, un conglomérat u secteur de la construction, des ressources et des transports appartenant aux employés et ayant des bureaux administratifs à Vancouver et à San Diego, en Californie, ainsi que des centres opérationnels partout en Amérique du Nord. Il était auparavant directeur principal, Relations avec les gouvernements provinciaux, Ouest canadien, pour Bell Canada et Bell Mobilité, et directeur régional, Communications d'entreprise et affaires publiques pour la CIBC dans l'Ouest canadien. Au début de sa carrière, M. Hoff a occupé un poste de chef de cabinet pour le président du Conseil du Trésor et de conseiller en politiques pour l'Asie, l'Afrique et le développement pour le ministre des Affaires étrangères, et il a aussi travaillé comme consultant. Actif dans le milieu communautaire, il siège actuellement au conseil d'administration de deux organismes à but non lucratif, à savoir la chambre de commerce de Vancouver et la Jack Webster Foundation, et est un ancien administrateur de l'Université de Calgary, de KCTS – PBS TV (Canada), d'Aide à l'enfance – Canada et de la Commission de développement économique de Vancouver. Il est titulaire d'un baccalauréat en sciences de l'Université de Calgary.

STEPHEN MALLORY

Toronto (Ontario)

- Président – Comité de la gouvernance, des risques et de la stratégie
- Membre – Comité de placement des régimes de retraite

ADMINISTRATEUR DEPUIS DÉCEMBRE 2012

M. Mallory est président et chef de la direction de Directors Global Insurance Brokers Ltd., une société établie à Toronto offrant des services de courtage en assurance commerciale et de gestion des risques à des entreprises du Canada et de l'étranger. Il a auparavant occupé des postes de haute direction au sein de deux des plus grands courtiers d'assurance au Canada, dont celui de chef de la direction. Avant de se joindre à VIA Rail, il a été administrateur au Conseil canadien des normes, société d'État fédérale, et membre du comité miroir canadien de la CSA sur la gestion des risques. Titulaire d'un baccalauréat ès arts de l'Université Western Ontario, il détient l'accréditation CRM (Canadian Risk Management) et est fellow de la Société des professionnels d'assurances agréés. Diplômé du Programme de perfectionnement des administrateurs de l'Institut des administrateurs de sociétés, il a également obtenu le titre de IAS.A.

RAMONA MATERI

Vancouver (Colombie-Britannique)

- Membre – Comité de la vérification et des finances; Comité des ressources humaines

ADMINISTRATRICE DEPUIS OCTOBRE 2012

M^me^ Materi est présidente d'Ingenia Consulting, firme spécialisée en études et analyse du marché du travail, perfectionnement de la main-d'œuvre et planification stratégique des ressources humaines, qu'elle a fondée en 1995. Sous sa gouverne, l'entreprise a exécuté des mandats partout au Canada ainsi qu'aux États-Unis et au Vietnam. M^me^ Materi siège au Conseil consultatif sur les petites et moyennes entreprises du ministre du Commerce international. Elle est membre de la chambre de commerce de Vancouver et de l'Institut des administrateurs de sociétés, et a été administratrice de la Société canadienne pour la formation et le perfectionnement de même que pour le *West Coast Legal Education and Action Fund*. M^me^ Materi est titulaire d'un baccalauréat ès arts de l'Université McGill, d'une maîtrise en affaires publiques de l'Université du Texas à Austin, et d'une maîtrise en éducation de l'Université Athabasca. Elle a également fait des études supérieures à l'*Institut des Hautes Études Internationales et du Développement* à Genève. M^me^ Materi est bénévole pour la Société Saint-Vincent-de-Paul et plusieurs autres organismes communautaires.

JANE MOWAT

Toronto (Ontario)

- Vice-présidente du conseil d'administration, VIA Rail Canada
- Présidente – Comité de la vérification et des finances
- Membre – Comité de placement des régimes de retraite

ADMINISTRATRICE DEPUIS SEPTEMBRE 2013

Ancienne dirigeante du secteur des technologies de l'information, M^me^ Mowat travaille comme consultante indépendante depuis 2003. À ce titre, elle conseille des clients au sujet d'acquisitions dans l'industrie des logiciels, ainsi que dans les domaines des finances d'entreprise, des emprunts et de l'évaluation d'entreprise. Elle a été chef des finances chez Centrinity, fabricant de logiciels inscrit à la Bourse de Toronto (TSX), de 2001 à 2003, directrice générale du secteur du financement d'IBM au Canada et aux États-Unis de 1996 à 2000, et chef des finances de l'ISM Information System Management Corporation de 1990 à 1995. M^me^ Mowat possède une vaste expérience en gouvernance acquise en sa qualité de membre du conseil d'administration de sociétés privées et publiques, dont Allstream, Coventree Inc. et Centrinity. Elle est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université de Toronto et a obtenu le titre de comptable agréée lorsqu'elle travaillait chez Price Waterhouse.

DEBORAH ROBINSON

Toronto (Ontario)

- Membre – Comité de la gouvernance, des risques et de la stratégie; Comité des ressources humaines

ADMINISTRATRICE DEPUIS JUIN 2014

M^me^ Robinson est fondatrice et présidente de Bay Street HR, firme spécialisée en ressources humaines pour de petites et moyennes entreprises offrant des services financiers et professionnels. Elle a été directrice générale de Marchés mondiaux CIBC, où elle supervisait les ressources humaines pour les services bancaires d'investissement mondiaux et les services de prêts. Elle a également occupé des postes de direction chez Fidelity Investments et American Express aux États-Unis. M^me^ Robinson a été membre du conseil d'administration de Frontline Technologies Inc., société inscrite à la bourse de Toronto (TSX), où elle a présidé le comité des ressources humaines. Elle siège actuellement au conseil d'administration de Best Buddies Canada, organisme à but non lucratif, dont elle préside le Comité des ressources humaines et de la gouvernance. Elle est diplômée du programme de perfectionnement des administrateurs et détient le titre IAS.A de l'Institut des administrateurs de sociétés.

HIND SERGIEH

Montréal (Québec)

/ Membre – Comité de la gouvernance, des risques et de la stratégie ; Comité des ressources humaines

ADMINISTRATRICE DEPUIS DÉCEMBRE 2012

M^me^ Sergieh est fondatrice et présidente du Sergieh Group, firme d'experts-conseils établie à Montréal et fournissant des conseils stratégiques en marketing de même que des plans de développement d'affaires à des entreprises canadiennes souhaitant percer les marchés étrangers, surtout dans la région du Golfe. Avant de fonder le Sergieh Group en 2006, elle occupe divers postes de direction au sein de multinationales, où elle a été responsable du recrutement, de la gestion de projet et des stratégies d'entreprise. M^me^ Sergieh siège au conseil d'administration de l'*Office de la protection du consommateur* du Québec, organisme chargé d'informer et de sensibiliser les consommateurs et de faire enquête à la suite de plaintes de consommateurs, et elle a contribué à la mise sur pied de l'Association des femmes en finance du Québec. Elle est titulaire d'un baccalauréat en administration avec spécialisation en finances et d'un certificat en marketing de l'Université McGill.

MELISSA SONBERG

Montréal (Québec)

/ Membre – Comité de la vérification et des finances ; Comité des ressources humaines

ADMINISTRATRICE DEPUIS JUIN 2014

M^me^ Sonberg était membre du comité de direction qui a créé Aéroplan, aujourd'hui connu sous le nom d'AIMIA, chef de file mondial de la gestion de la fidélité de la clientèle, où elle a occupé le poste de vice-présidente principale des ressources humaines et affaires corporatives, et de vice-présidente principale de la marque mondiale, des communications et des relations externes. Elle avait auparavant occupé divers postes de direction chez Air Canada et représenté le transporteur canadien auprès de Star Alliance ; elle a en outre dirigé la réorganisation à la suite de la fusion d'Air Canada et Canadian Airlines. M^me^ Sonberg a entrepris sa carrière en ressources humaines à l'Hôpital Royal Victoria et à l'Hôpital neurologique de Montréal. Elle est actuellement professeure auxiliaire à la faculté de gestion Desautels de l'Université McGill et présidente du conseil d'administration d'Equitas – Centre international d'éducation aux droits humains, et siège aux conseils d'administration et à des comités de l'Université McGill, de l'Université d'Ottawa et du Groupe Touchette. M^me^ Sonberg est titulaire d'un baccalauréat ès sciences de l'Université McGill et d'une maîtrise de l'Université d'Ottawa. Elle est administratrice de société agréée (AIS.A) et a reçu, en 2011, le titre de *Canadian Human Resources Executive* (CHRE).

WILLIAM M. WHEATLEY

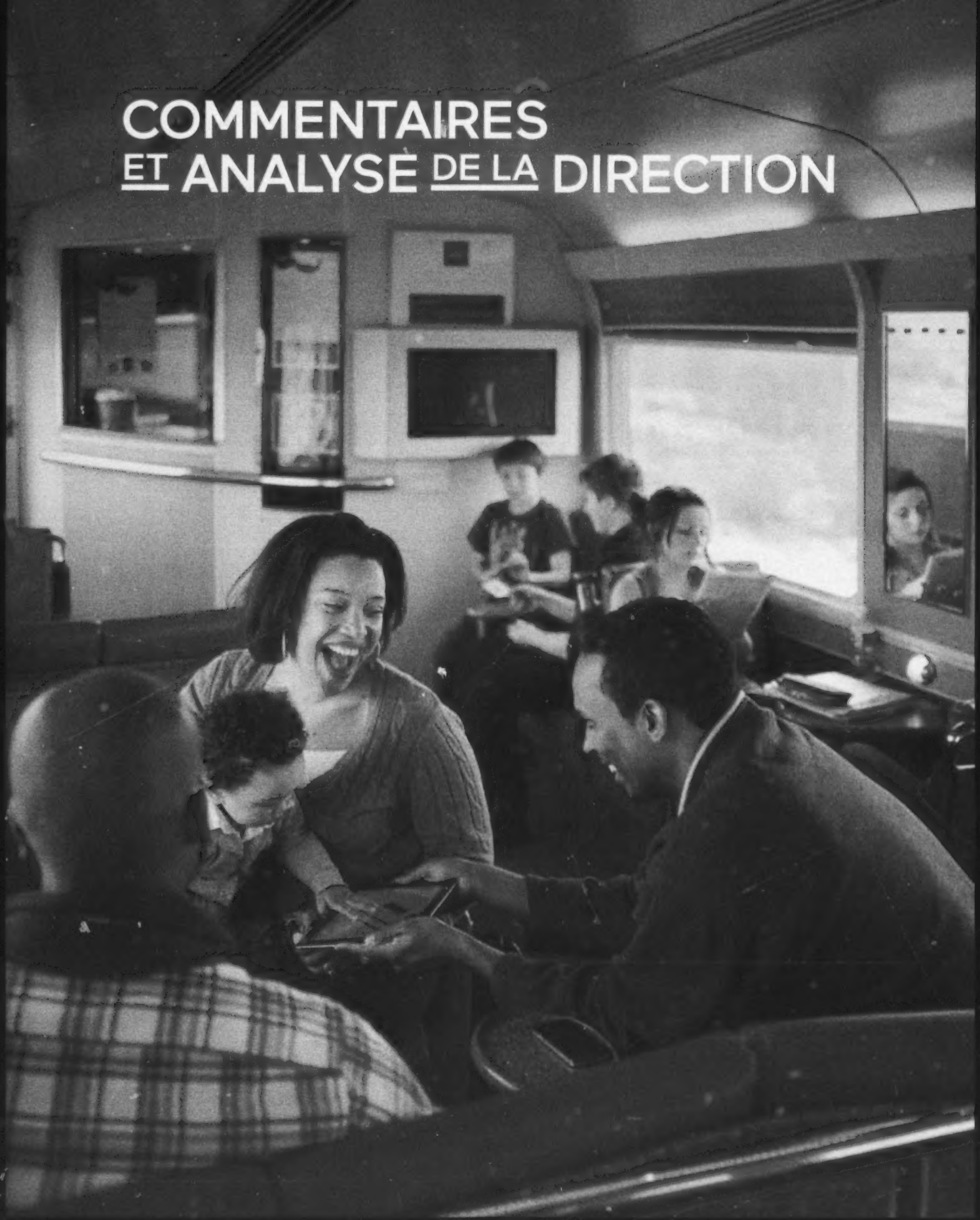
Regina (Saskatchewan)

/ Membre – Comité des ressources humaines ; Comité de placement des régimes de retraite

ADMINISTRATEUR DEPUIS DÉCEMBRE 2007

M. Wheatley, aujourd'hui retraité, était jusqu'à tout récemment secrétaire, avocat général et directeur général chez Greystone Capital Management Inc. où il avait occupé précédemment les postes de vice-président principal de l'immobilier, de vice-président principal de l'administration et de chef de la conformité. Plus tôt dans sa carrière, M. Wheatley a présidé la Commission des valeurs mobilières de la Saskatchewan. Il a également été chef de cabinet du ministre de la Justice et du ministre des Finances de la Saskatchewan, et président de Drope and Associates Realty. M. Wheatley est l'actuel vice-président du conseil d'administration de la Saskatchewan Power Corporation et est actif au sein de diverses œuvres de bienfaisance et d'organismes sans but lucratif. Il est titulaire d'un baccalauréat en droit et d'un baccalauréat en commerce de l'Université de la Saskatchewan.

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION



Le présent document est un examen de l'exploitation, du rendement et de la situation financière de VIA Rail Canada pour le trimestre et l'exercice terminés le 31 décembre 2014, comparativement au trimestre et l'exercice terminés le 31 décembre 2013. Il doit être lu parallèlement aux états financiers vérifiés et notes afférentes.

1. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX FINANCES

Le présent tableau montre les résultats financiers de la Société illustrant d'abord les activités qui ont été financées au cours de l'exercice, et ensuite les autres éléments hors financement et ajustements comptables requis selon les Normes internationales d'information financière (IFRS).

La Société a reçu du financement d'opération du gouvernement du Canada afin d'acquitter ses activités financées. Les activités financées comprennent les recettes et dépenses qui génèrent ou requièrent des liquidités (ils excluent les ajustements comptables requis selon les IFRS mais qui ne génèrent aucune liquidité).

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	2014	2013	Var $	Var %	2014	2013	Var $	Var %
Produits voyageurs*	**65,1**	62,0	3,1	5,0 %	**259,6**	249,6	10,0	4,0 %
Produits totaux*	**70,7**	68,0	2,7	4,0 %	**280,3**	270,4	9,9	3,7 %
Charges d'exploitation*	**131,9**	114,3	17,6	15,4 %	**509,0**	482,4	26,6	5,5 %
Contributions de l'employeur aux avantages du personnel*	**28,6**	23,2	5,4	23,3 %	**88,4**	95,6	(7,2)	(7,5 %)
Charges d'exploitation totales*	**160,5**	137,5	23,0	16,7 %	**597,4**	578,0	19,4	3,4 %
Perte d'exploitation	**(89,8)**	**(69,5)**	**20,3**	**29,2 %**	**(317,1)**	**(307,6)**	**9,5**	**3,1 %**
Financement d'exploitation du gouvernement du Canada	**89,8**	69,5	20,3	29,2 %	**317,1**	307,6	9,5	3,1 %
Éléments hors caisse et autres ajustements comptables								
Avantages du personnel financés dans les années futures	**26,9**	9,5	17,4	183,2 %	**58,9**	41,1	17,8	43,3 %
Amortissement, dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(15,4)**	(29,8)	14,4	48,3 %	**(72,0)**	(83,4)	11,4	13,7 %
Amortissement du financement en capital reporté	**15,1**	29,7	(14,6)	(49,2 %)	**70,4**	82,4	(12,0)	(14,6 %)
Autres	**(8,3)**	(3,0)	(5,3)	(176,7 %)	**(8,4)**	1,7	(10,1)	n/a
Résultat net	**18,3**	**6,4**	**11,9**	**185,9 %**	**48,9**	**41,8**	**7,1**	**17,0 %**
Gains (pertes) actuariels pour les régimes à prestations définies	**(26,8)**	36,7	(63,5)	(173,0 %)	**(108,3)**	303,6	(411,9)	(135,7 %)
Résultat global	**(8,5)**	**43,1**	**(51,6)**	**(119,7 %)**	**(59,4)**	**345,4**	**(404,8)**	**(117,2 %)**

* Les résultats financiers ont été ajustés de façon à refléter les activités financées

2. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Cette section du document fournit des commentaires sur les activités de la Société qui ont été financées au cours du trimestre et de l'exercice terminés le 31 décembre 2014 (avant éléments hors-caisse et autres ajustements comptables).

A) PRODUITS VOYAGEURS

	PRODUITS VOYAGEURS*							
	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	2014	2013	Var $	Var %	2014	2013	Var $	Var %
Corridor Est	**43,2**	41,4	1,8	4,3 %	**159,9**	154,2	5,7	3,7 %
Sud Ouest Ontario	**10,9**	10,2	0,7	6,9 %	**40,0**	37,2	2,8	7,5 %
Corridor	**54,1**	**51,6**	**2,5**	**4,8%**	**199,9**	**191,4**	**8,5**	**4,4%**
Océan	**1,9**	1,9	0,0	0,0 %	**8,5**	8,6	(0,1)	(1,2 %)
Canadian	**6,0**	5,8	0,2	3,4 %	**40,1**	38,9	1,2	3,1 %
Liaisons essentielles	**1,0**	1,0	0,0	0,0 %	**3,9**	5,7	(1,8)	(31,6 %)
Non Corridor	**8,9**	**8,7**	**0,2**	**2,3%**	**52,5**	**53,2**	**(0,7)**	**(1,3%)**
Autres	**2,1**	1,7	0,4	23,5 %	**7,2**	5,0	2,2	44,0 %
TOTAL	**65,1**	**62,0**	**3,1**	**5,0%**	**259,6**	**249,6**	**10,0**	**4,0%**

	VOYAGEURS							
	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
EN MILLIERS	2014	2013	Var #	Var %	2014	2013	Var #	Var %
Corridor Est	**673,8**	690,6	(16,8)	(2,4 %)	**2 569,1**	2 627,8	(58,7)	(2,2 %)
Sud Ouest Ontario	**258,0**	270,4	(12,4)	(4,6 %)	**996,9**	997,1	(0,2)	(0,0 %)
Corridor	**931,8**	**961,0**	**(29,2)**	**(3,0%)**	**3 566,0**	**3 624,9**	**(58,9)**	**(1,6 %)**
Océan	**17,1**	17,6	(0,5)	(2,8 %)	**74,2**	76,3	(2,1)	(2,8 %)
Canadian	**14,9**	17,5	(2,6)	(14,9 %)	**93,8**	99,2	(5,4)	(5,4 %)
Liaisons essentielles	**14,7**	15,7	(1,0)	(6,4 %)	**66,1**	90,2	(24,1)	(26,7 %)
Non Corridor	**46,7**	**50,8**	**(4,1)**	**(8,1%)**	**234,1**	**265,7**	**(31,6)**	**(11,9%)**
TOTAL	**978,5**	**1 011,8**	**(33,3)**	**(3,3%)**	**3 800,1**	**3 890,6**	**(90,5)**	**(2,3%)**

* Les montants de revenus ont été ajustés pour refléter les activités financées.

Les produits voyageurs totalisent 65,1 millions de dollars pour le trimestre, et ont augmenté de 5,0 pour cent comparativement au trimestre correspondant l'année dernière. L'augmentation résulte des revenus supérieurs dans tous les principaux services de train à l'exception de l'*Océan* et des liaisons essentielles où les revenus sont demeurés stables.

Les produits voyageurs totalisent 259,6 millions pour l'exercice, une augmentation de 4.0 pour cent comparativement à l'exercice précédent. Les produits voyageurs ont augmenté dans tous les principaux services de train à l'exception des liaisons essentielles (dû à l'interruption du service Montréal-Gaspé en septembre 2013).

L'augmentation des produits voyageurs pour le trimestre et l'année a été générée par une hausse des tarifs moyens, le volume de passagers ayant diminué dans tous les services de train à l'exception du sud ouest de l'Ontario où l'achalandage est demeuré stable. L'augmentation provient également des frais de pénalité et annulation plus élevés (inclus dans les autres revenus).

POUR LE TRIMESTRE :

- Les produits du Corridor-Est sont en progression de 4,3 pour cent comparativement à l'année dernière, ce qui s'explique surtout par de meilleurs tarifs moyens (augmentation de 7,0 pour cent), contrebalancé en partie par une baisse de l'achalandage (2,4 pour cent de moins de voyageurs) ;
- Les produits du sud ouest de l'Ontario ont augmenté de 6,9 pour cent, en raison également de tarifs moyens supérieurs (11,9 pour cent), compensé en partie par une baisse de l'achalandage (4,6 pour cent moins de voyageurs) ;
- Les produits de l'*Océan* sont stables comparativement à l'année dernière. L'achalandage a diminué (2,8 pour cent moins de voyageurs) cependant les tarifs moyens ont progressé de 2,9 pour cent ;
- Les produits du *Canadien* ont augmenté de 3,4 pour cent par rapport au trimestre correspondant l'année précédente. Cette performance s'explique par des tarifs moyens plus élevés (21,5 pour cent), contrebalancé en partie par une baisse de l'achalandage (diminution de 14,9 pour cent) ;
- Les produits provenant des liaisons essentielles sont stables par rapport à l'année dernière. L'achalandage a reculé de 6,4 pour cent, mais cette diminution a été annulée en totalité par la hausse des tarifs moyens.

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE :

- Les produits du Corridor-Est ont progressé de 3,7 pour cent, ce qui s'explique par une hausse des tarifs moyens (6,0 pour cent), contrebalancée en partie par une baisse de l'achalandage (2,2 pour cent moins de voyageurs) ;
- Les produits du sud ouest de l'Ontario ont augmenté de 7,5 pour cent, en raison de tarifs moyens plus élevés, l'achalandage étant demeuré stable ;
- Les produits de l'*Océan* ont légèrement chuté (1,2 pour cent) comparativement à l'année précédente, et la réduction est attribuable à la baisse de l'achalandage (2,8 pour cent), contrebalancée en partie par des tarifs moyens supérieurs (1,7 pour cent) ;
- Les produits du *Canadien* ont progressé de 3,1 pour cent par rapport à l'année dernière. Cette performance est due en grande partie à la hausse des tarifs moyens (9,0 pour cent), contrebalancée en partie par une diminution de l'achalandage (5,4 pour cent moins de voyageurs) ;
- Les produits provenant des liaisons essentielles ont reculé de 31,6 pour cent, et cette diminution provient principalement de l'interruption du service Montréal-Gaspé qui a cessé d'opérer en septembre 2013.

B) CHARGES D'EXPLOITATION

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 31 décembre 2014	2013	Var $	Var %	Exercices terminés le 31 décembre 2014	2013	Var $	Var %
Rémunération et avantages sociaux*	**55,6**	47,7	7,9	16,6 %	**222,9**	211,8	11,1	5,2 %
Exploitation des trains et carburant	**30,8**	31,1	(0,3)	(1,0 %)	**124,6**	122,9	1,7	1,4 %
Perte (gain) réalisé sur les intruments financiers dérivés	**0,7**	(0,3)	1,0	333,3 %	**(0,3)**	(0,7)	0,4	57,1 %
Charge (recouvrement) d'impôt	**0,3**	0,4	(0,1)	(25,0 %)	**0,8**	0,4	0,4	100,0 %
Autres*	**44,5**	35,4	9,1	25,7 %	**161,0**	148,0	13,0	8,8 %
Charges d'exploitation totales (avant contributions de l'employeur pour les avantages du personnel)	**131,9**	**114,3**	**17,6**	**15,4 %**	**509,0**	**482,4**	**26,6**	**5,5 %**
Contributions de l'employeur pour les avantages du personnel*	**28,6**	23,2	5,4	23,3 %	**88,4**	95,6	(7,2)	(7,5 %)
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION FINANCÉES	**160,5**	**137,5**	**23,0**	**16,7 %**	**597,4**	**578,0**	**19,4**	**3,4 %**

* Les résultats financiers ont été ajustés de façon à refléter les activités financées.

POUR LE TRIMESTRE :

/ Les charges d'exploitation avant les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont augmenté de 15,4 pour cent pour totaliser 131,9 millions de dollars pour le trimestre. Cette situation est surtout attribuable à l'augmentation des coûts de rémunération et avantages sociaux (période de paie additionnelle en 2014), ainsi qu'aux dépenses de matériel d'entretien (réparations additionnelles de roues et locomotives, et à l'enregistrement d'une provision de 1,2 millions de dollars pour de l'inventaire désuet). L'augmentation est également attribuable aux dépenses de publicité supplémentaires associées en grande partie à la campagne publicitaire de Noël. Les frais de matériel d'entretien et de promotion sont inclus dans la rubrique des autres dépenses.

/ Les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont augmenté de 23,3 pour cent et totalisent 28,6 millions pour le trimestre, la hausse associée aux contributions effectuées au régime complémentaire de retraite pour exécutifs, ainsi qu'à l'impact d'une période de paie additionnelle en 2014.

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2014 :

/ Les charges d'exploitation avant les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont progressé de 5,5 pour cent et se chiffrent à 509,0 millions de dollars pour l'exercice. L'augmentation est également expliquée par la hausse des coûts de rémunération et avantages sociaux (attribuable en majeure partie à la période de paie additionnelle de 2014), ainsi qu'aux dépenses de matériel d'entretien, frais de promotion et entretien des voies (tous inclus dans la rubrique des autres dépenses). La hausse des dépenses de matériel d'entretien est attribuable à des réparations additionnelles de roues et locomotives et l'enregistrement d'une provision pour désuétude d'inventaire, et les dépenses de promotion ont augmenté à cause de la campagne publicitaire de Noël. Les dépenses d'entretien des voies ont également progressé, et l'augmentation provient des frais de signalisation et entretien résultant des problèmes de signalisation à Barrhaven.

/ Les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont diminué de 7,5 pour cent et se chiffrent à 88,4 millions de dollars pour l'exercice. La diminution résulte de l'importante progression de solvabilité enregistrée en 2013 qui a engendré une amélioration de la base règlementaire de capitalisation des régimes de retraite, contrebalancée en partie par la hausse des contributions effectuées au régime complémentaire de retraite pour exécutifs.

3. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles (nettes de l'amortissement cumulé) se chiffrent à 1 260,5 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 9,7 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2013. Les investissements en immobilisations pour le trimestre totalisent 28,3 millions et incluent entre autres :

- Des investissements de 7,9 millions de dollars réalisés dans d'importants projets de matériel roulant, notamment 5,1 millions de dollars dans le programme de modernisation des voitures LRC, et 2,7 millions de dollars dans le projet de modernisation des voitures AES1 ;
- Des investissements de 7,7 millions de dollars dans des projets majeurs d'infrastructure dont une portion de 4,7 millions de dollars effectués pour améliorer l'infrastructure de la subdivision GEXR – Guelph, et 2,4 millions de dollars investis dans la subdivision de NewCastle ;
- Une somme totale de 5,7 millions de dollars investie dans des projets de technologie de l'information (notamment pour les projets d'informations aux passagers et le projet d'amélioration du processus de sélection et planification des cédules de travail) ;
- Des investissements de 3,6 millions de dollars dans d'autres projets d'infrastructure.

Les investissements en capital se chiffrent à 81,8 millions de dollars pour l'année et ont été effectués dans les projets suivants :

- Des investissements de 32,4 millions de dollars réalisés dans d'importants projets de matériel roulant, dont 22,2 millions de dollars dans le programme de modernisation des voitures LRC, et 10,1 millions de dollars dans le projet de modernisation des voitures AES1 ;
- Des investissements de 13,1 millions de dollars dans des projets majeurs d'infrastructure dont une portion de 6,8 millions de dollars effectués pour améliorer l'infrastructure de la subdivision GEXR – Guelph, 4,7 millions de dollars investis dans la subdivision de NewCastle, et 1,6 millions de dollars investis dans la subdivision de Kingston ou des portions d'une troisième voie ont été ajoutées pour minimiser la congestion ;
- Des investissements de 15,6 millions de dollars dans les systèmes d'information ;
- Des investissements de 8,8 millions de dollars dans des projets pour autres infrastructures.

4. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

Le solde de caisse de la Société s'élevait à 13,9 millions de dollars au 31 décembre 2014, en baisse de 7,9 millions de dollars comparativement au 31 décembre 2013, et en baisse de 7,2 millions de dollars comparativement au solde en date du 30 septembre 2014. La diminution du solde d'encaisse pour le trimestre résulte de la variation des éléments hors caisse du fonds de roulement contrebalancé par le changement dans le financement en capital à recevoir du Gouvernement du Canada.

5. ANALYSE DES RISQUES (comparativement au 31 décembre 2013)

Cette section illustre les principaux risques auxquels la Société est exposée et montre les tendances comparativement à l'année précédente.

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
DÉTÉRIORATION DE LA PONCTUALITÉ		
La ponctualité est demeurée problématique au cours de l'exercice, ce qui a eu un impact négatif sur la satisfaction des clients et a engendré des coûts d'exploitation additionnels.		La Société continue de travailler avec les propriétaires de l'infrastructure, dont CN qui est propriétaire de la grande majorité des voies, afin de tenter de régler les éléments qui causent les délais de train, et améliorer la ponctualité.
NOUVELLES EXIGENCES RELATIVES AUX RÈGLES DE PASSAGES À NIVEAUX		
Transport Canada a publié un nouvel état des projets de règlementation relativement aux passages à niveaux, selon lequel VIA et les propriétaires des infrastructures pourraient être tenus de modifier leur infrastructure de passage à niveau et de réduire la vitesse des trains près des passages à niveau.		Transports Canada a publié les nouvelles exigences. Une équipe VIA composée de représentants du service de l'exploitation et de la sécurité et sureté évalue présentement les étapes à exécuter pour se conformer aux nouvelles exigences règlementaires
PRODUITS VOYAGEURS		
La forte compétition et l'environnement économique difficile constituent un défi pour la croissance des revenus.		Cette année de nouveau, les initiatives mises en place pour mitiger l'impact de la compétition et de l'environnement économique difficile ont généré une hausse appréciable des produits voyageurs, réalisée grâce à une augmentation des tarifs. Malgré le fait que ces résultats sont positifs, le nombre de passagers a encore diminué. Les prochaines stratégies et initiatives viseront à améliorer les rendements tout en générant une augmentation de l'achalandage.

EN HAUSSE STABLE EN BAISSE

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
PROJETS D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS		
Des retards importants dans les projets d'infrastructure et/ou de matériel roulant ou encore, une augmentation du coût des projets pourraient avoir un effet négatif sur le rendement financier de VIA.		Il ne reste que trois projets à compléter qui représentent maintenant moins de 10 pour cent de l'enveloppe originale (903 millions de dollars).
FINANCEMENT D'EXPLOITATION		
VIA est toujours confrontée à des problèmes de financement d'exploitation.		La société poursuit le développement et l'implantation d'une série d'initiatives visant à réduire son déficit, en augmentant les produits et réduisant les charges d'exploitation. En outre, VIA continue à travailler avec Transports Canada afin de résoudre le problème lié au déficit d'exploitation et d'élaborer des solutions de financement. VIA a reçu de nouvelles enveloppes de financement pour l'exercice fiscal 2014-2015.
FINANCEMENT D'IMMOBILISATIONS		
VIA devra continuer d'investir dans le matériel roulant, les gares, les systèmes de maintenance, les installations et la technologie de l'information, quand l'actuel programme d'investissements sera terminé.		La Société collabore avec Transports Canada pour répondre aux besoins courants en financement d'immobilisations et s'assurer de disposer du financement nécessaire à l'exécution de son mandat. VIA a reçu de nouvelles enveloppes de capital pour l'exercice fiscal 2014-2015.

EN HAUSSE STABLE EN BAISSE

CHARGES DE RETRAITE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
CHARGES DE RETRAITE		
Les charges de retraite pourraient varier de façon significative aux taux d'intérêt et de la démographie.		L'accroissement important des taux obligataires à long terme, dans la deuxième moitié de 2013, a amélioré de façon marquée la solvabilité des régimes de retraite. Cette amélioration a été réduite par l'impact de la révision récente d'une directive de l'institut canadien des actuaires (ICA) sur les taux prescrits d'annuités.
FLUCTUATIONS DU COÛT DU CARBURANT		
Le carburant constitue un élément de coût important dans l'exploitation du rail voyageurs, et ce coût pourrait varier considérablement par rapport aux estimations de VIA en raison de l'incertitude et de la volatilité du prix du carburant.		La consommation de carburant a diminué par rapport aux années précédentes grâce à l'introduction des locomotives remises à neuf et d'autres initiatives visant à réduire la consommation de carburant. La stratégie de couverture éprouvée de VIA ajoute de la certitude quant au coût futur et peut retarder l'impact des fluctuations de prix de carburant. Puisque les contrats utilisés pour couvrir le prix du carburant sont exprimés en dollars américains, VIA se protège également contre le risque de change.

EN HAUSSE STABLE EN BAISSE

6. APERÇU

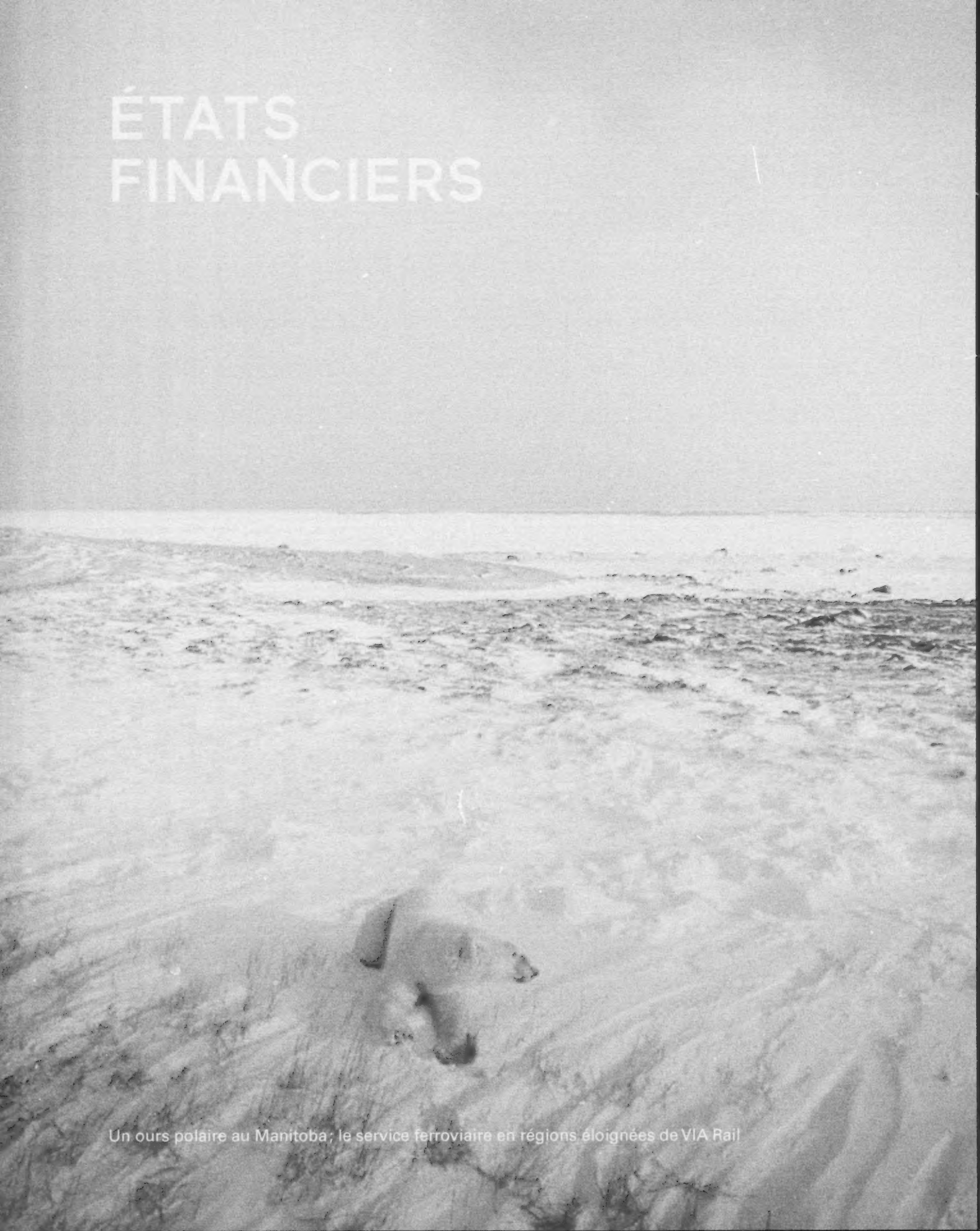
Les résultats de l'exercice sont très positifs en termes de revenus, et malgré le fait que les charges d'exploitation ont progressé (en grande partie dû à l'impact d'une paie additionnelle en 2014), la perte d'opération financée par le gouvernement a augmenté de seulement 3,1 pour cent.

Les actions tactiques se poursuivent afin d'assurer que la maximisation des tarifs moyens génère des résultats positifs, mais une attention est également portée sur la hausse d'achalandage et la génération de nouveaux clients.

La nouvelle technologie de télémétrie introduite en 2013 et implantée au début de l'année 2014 a permis de continuer à réduire la consommation de carburant de nos locomotives, et d'autres projets techonologiques nous ont permis de moderniser nos gares et accroître la productivité. La Société travalle également sur de nouveaux projets qui visent à améliorer l'expérience clients et attire de nouveaux clients.

L'accent en 2015 sera mis sur la génération de revenus et d'achalandage grâce à des fréquences additionnelles potentielles, tout en maintenant les charges d'exploitation au niveau minimal de façon à améliorer la situation financière de la Société et minimiser le financement du gouvernement.

ÉTATS FINANCIERS



Un ours polaire au Manitoba; le service ferroviaire en régions éloignées de VIA Rail

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

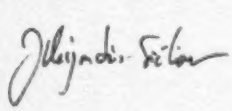
EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2014

La direction de la Société est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers présentés dans le rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les normes internationales d'information financière (IFRS) et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états financiers donnent une image fidèle de la situation financière de la Société, de sa performance financière et de ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la Société maintient des systèmes de contrôles internes, des politiques et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Le vérificateur externe, le vérificateur général du Canada, a audité les états financiers de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2014. Son rapport indique l'étendue de son audit ainsi que son opinion sur les états financiers.

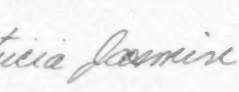
Le Comité de la vérification et des finances du conseil d'administration, se composant d'administrateurs indépendants, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes PricewaterhouseCoopers s.r.l., s.e.n.c.r.l. et les vérificateurs externes et avec la direction pour examiner l'étendue de leurs audits et pour évaluer les comptes rendus de leurs audits. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de la vérification et des finances.

Le président
et chef de la direction,



Yves Desjardins-Siciliano

La chef,
Services financiers,



Patricia Jasmin CPA, CA

Montréal, Canada
Le 10 mars 2015

Auditor General of Canada
Vérificateur général du Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la ministre des Transports

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de VIA Rail Canada Inc., qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2014, et l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global, l'état des variations de l'avoir de l'actionnaire et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de VIA Rail Canada Inc. au 31 décembre 2014, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables des Normes internationales d'information financière (IFRS) ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de VIA Rail Canada Inc. dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et ses règlements, aux statuts et aux règlements administratifs de VIA Rail Canada Inc. ainsi qu'à l'instruction donnée en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Pour le vérificateur général du Canada,

Maurice Laplante, CPA auditeur, CA
vérificateur général adjoint

Le 10 mars 2015
Montréal, Canada

ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie	**13 872 $**	21 757 $
Comptes clients	**6 759**	5 696
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	**3 572**	3 808
À recevoir du gouvernement du Canada	**16 805**	-
Instruments financiers dérivés (NOTE 22)	**1 760**	1 733
Stocks (NOTE 8)	**21 836**	24 924
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 11)	**8 217**	12 164
	72 821	70 082
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 9)	**856 821**	854 630
Immobilisations incorporelles (NOTE 10)	**403 722**	396 165
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 11)	**873**	610
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 14)	**2 326**	-
	1 263 742	1 251 405
Total des actifs	**1 336 563 $**	1 321 487 $
PASSIFS COURANTS		
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 12)	**88 967 $**	90 223 $
Provisions (NOTE 13)	**14 752**	13 219
Financement du gouvernement du Canada reporté	**-**	5 595
Instruments financiers dérivés (NOTE 22)	**13 864**	-
Produits reportés (NOTE 17)	**34 535**	30 770
	152 118	139 807
PASSIFS NON COURANTS		
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 14)	**95 411**	43 699
	95 411	43 699
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 16)	**1 247 831**	1 237 399
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions (NOTE 18)	**9 300**	9 300
Résultats non distribués	**(168 097)**	(108 718)
	(158 797)	(99 418)
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	**1 336 563 $**	1 321 487 $

Engagements et éventualités (notes 19 et 25 respectivement)

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Approuvé au nom du conseil,

Jane Mowat, CPA, CA
Administratrice et présidente du Comité de la vérification et des finances

Eric Stefanson, FCA
Administrateur et président du conseil par intérim

ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL

Exercice terminé le 31 décembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2014	2013
PRODUITS		
Voyageurs	**258 118 $**	249 064 $
Autres	**21 050**	21 312
	279 168	270 376
CHARGES		
Rémunération et avantages du personnel	**245 686**	266 890
Exploitation des trains et carburant	**124 555**	122 894
Gares et autres biens	**35 563**	35 047
Marketing et ventes	**31 866**	29 749
Matériel de maintenance	**33 342**	26 991
Coûts des fournitures à bord des trains	**15 691**	15 491
Taxes d'exploitation	**9 267**	9 342
Frais professionnels	**10 324**	9 227
Télécommunications	**13 290**	11 712
Amortissements (NOTES 9 AND 10)	**68 838**	72 522
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**3 187**	10 877
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**13 837**	(2 119)
Perte (gain) réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(303)**	(679)
Autres	**11 832**	10 170
	616 975	618 114
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	**337 807**	347 738
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (NOTE 7)	**317 055**	307 617
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 16)	**70 445**	82 424
Résultats nets avant impôts sur les résultats	**49 693**	42 303
Recouvrement (charge) d'impôts (NOTE 15)	**(760)**	(450)
RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE	**48 933**	41 853
Autres éléments du résultat global		
Montants qui ne seront pas reclassifiés subséquemment au Résultat net (déduction faite des impôts)		
Réévaluations des régimes à prestations définies (NOTE 14)	**(108 312)**	303 594
AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL DE L'EXERCICE, DÉDUCTION FAITE DES IMPÔTS	**(108 312)**	303 594
RÉSULTAT GLOBAL DE L'EXERCICE	**(59 379) $**	345 447 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DES VARIATIONS DE L'AVOIR DE L'ACTIONNAIRE

Exercice terminé le 31 décembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2014	2013
CAPITAL-ACTIONS	**9,300 $**	9,300 $
Résultats non distribués		
Solde au début de l'exercice	**(108 718)**	(454 165)
Résultat net de l'exercice	**48 933**	41 853
Autres éléments du résultat global de l'exercice	**(108 312)**	303 594
Solde à la fin de l'exercice	**(168 097)**	(108 718)
Total de l'avoir de l'actionnaire	**(158 797) $**	(99 418) $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2014	2013
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Résultat net de l'exercice	**48 933 $**	41 853 $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :		
Amortissements (NOTES 9 ET 10)	**68 838**	72 522
Dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 9 ET 10)	**413**	5 908
Pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**2 774**	4 969
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	**-**	(281)
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 16)	**(70 445)**	(82 424)
Revenu d'intérêts	**(669)**	(598)
Variation de la juste valeur des instruments financiers (Fonds de renouvellement des actifs) (NOTE 11)	**(263)**	(525)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**13 837**	(2 119)
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 14)	**29 506**	54 516
Contributions de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 14)	**(88 432)**	(95 568)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement (NOTE 20)	**(20 609)**	42 484
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	**(16 117)**	40 737
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Financement en capital (NOTE 16)	**80 877**	90 822
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	**7 558**	(20 822)
Acquisition de placements du Fonds de renouvellement des actifs	**(27 696)**	(54 154)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du Fonds de renouvellement des actifs	**31 643**	57 638
Variation des comptes fournisseurs et charges à payer des projets en capital	**(3 046)**	(13 350)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 9 ET 10)	**(81 763)**	(96 220)
Intérêts reçus	**669**	598
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(10)**	651
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	**8 232**	(34 837)
TRÉSORERIE		
Augmentation (diminution) de l'exercice	**(7 885)**	5 900
Solde au début de l'exercice	**21 757**	15 857
Solde à la fin de l'exercice	**13 872 $**	21 757 $
REPRÉSENTÉ PAR :		
Encaisse	**13 872 $**	21 757 $
	13 872 $	21 757 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

EXERCISE TERMINÉ AU 31 DÉCEMBRE

1. AUTORISATIONS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Le siège social de la Société est situé au 3 Place Ville-Marie, Montréal (Québec). La Société s'emploie à faire du rail voyageur le moyen privilégié pour être branché et transporté. Sa mission est d'offrir une expérience de voyage sécuritaire, attrayante et simple, tout en proposant le meilleur rapport qualité-prix. La Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

En décembre 2013, une instruction a été émise en vertu des articles 89.8 et 89.9 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* par laquelle la Société doit obtenir l'approbation du Conseil du Trésor pour ses mandats de négociation en vue de la conclusion de conventions collectives qui expirent en 2014 ou ultérieurement et avant de fixer les conditions d'emploi de ses employés non syndiqués qui ne sont pas nommés par le gouverneur en conseil.

La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur le résultat.

La Société a un seul secteur d'exploitation, le transport de voyageurs et les services connexes au Canada. Les activités de la Société sont considérées comme étant saisonnières puisque l'achalandage et les revenus augmentent durant l'été et à la période des fêtes.

Ces états financiers ont été approuvés et autorisés pour publication par le conseil d'administration le 10 mars 2015.

2. BASE DE PRÉSENTATION

A) DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

Les états financiers de la Société ont été préparés selon les Normes internationales d'information financière (IFRS) émises par le Conseil international des normes comptables (IASB).

B) BASE D'ÉVALUATION

Les états financiers de la Société ont été établis selon le coût historique à l'exception des cas autorisés par d'autres IFRS qui requiert l'évaluation à la juste valeur, tel qu'expliqué dans les conventions comptables ci-dessous.

C) MONNAIE FONCTIONNELLE ET DE PRÉSENTATION

Ces états financiers sont présentés en dollars canadiens, qui est la monnaie fonctionnelle de la Société. Toutes les informations financières sont présentées en dollars canadiens et ont été arrondies au millier près pour les états financiers et au million près dans les notes aux états financiers.

3. MODIFICATIONS DE CONVENTIONS COMPTABLES

La Société a adopté les modifications à l'IAS 36 – *Dépréciation d'actifs* – effectif le 1er janvier 2014 qui prescrit la présentation d'informations supplémentaires sur l'évaluation de la valeur recouvrable des actifs dépréciés, particulièrement si cette valeur est basée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie. Cette modification a entraîné une augmentation des informations à fournir.

4. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

Les principales conventions comptables importantes suivies par la Société se résument comme suit :

A) FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la Société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation (voir la conciliation à la Note 7). Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les gains et pertes non réalisés sur les instruments financiers, certains avantages du personnel, les opérations sans effet sur la trésorerie reliées aux immobilisations corporelles, aux immobilisations incorporelles et aux impôts différés, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé pour chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations corporelles et incorporelles amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans l'état de la situation financière et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles et incorporelles connexes. Lors de la disposition d'immobilisations corporelles et incorporelles amortissables financées, la Société constate dans les résultats tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations corporelles et incorporelles.

Le financement pour les immobilisations corporelles non amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans l'état de la situation financière, et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles amortissables.

4. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (SUITE)

B) CONSTATATION DES PRODUITS

La contrepartie reçue relativement à la vente de billets est répartie entre les points attribués en vertu du programme de fidélisation (VIA Préférence) et les services de transport des voyageurs en fonction de leur juste valeur relative. Les produits sont comptabilisés à titre de produits différés jusqu'à ce que le service de transport ait été fourni ou, dans le cas des points, lorsque ceux-ci sont échangés contre des billets de train. Les produits différés reliés aux points du programme de fidélisation sont comptabilisés sur la base des revenus en fonction du nombre de points qui ont été échangés contre un billet de train, relativement au nombre total de points totaux attendus d'être échangé pour des billets de train. Les produits reportés sont également comptabilisés à titre de revenus lorsqu'il est probable que les points attribués en vertu du programme de fidélisation ne seront plus échangés. Les autres produits incluant les produits provenant de tiers et les revenus de placements sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés. La variation de la juste valeur des instruments financiers qui sont détenus à des fins de transaction et qui ne constituent pas des instruments financiers dérivés est comptabilisée dans les autres produits.

C) CONVERSION DE DEVISES

Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis aux cours de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains et les pertes résultant des variations des taux de change sont pris en compte dans l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global.

Les éléments non monétaires de l'état de la situation financière ainsi que les produits et les charges en devises sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations connexes ont été effectuées.

D) STOCKS

Les stocks comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Ils sont évalués au plus faible du coût moyen pondéré et de la valeur nette de réalisation.

E) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût d'acquisition ou de fabrication diminuée de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur accumulées. Lorsque des composantes majeures d'une immobilisation corporelle ont des durées de vie utile différentes, celles-ci sont comptabilisées séparément et amorties sur leur durée de vie utile respective.

Les dépenses d'entretien et de réparation sont comptabilisées comme suit :

i) Matériel roulant :

Les charges d'entretien courant nécessaires au cours de la vie utile du matériel (les activités de maintenance régulières pour le maintien en bonne condition des actifs) constituent des charges d'exploitation.

Les dépenses relatives aux programmes d'entretien majeur sont capitalisées sous la forme d'une composante séparée, qui est ensuite amortie sur leur durée de vie utile estimée.

ii) Installations fixes :

Les charges d'entretien courant et de réparation (inspections techniques, contrats de maintenance, etc.) constituent des charges d'exploitation.

Les dépenses périodiques relatives aux programmes d'entretien majeur des bâtiments sont capitalisées sous la forme d'une composante séparée et amorties sur leur durée de vie utile estimée.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à partir de la date où l'immobilisation est prête à être mise en service, à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimée sauf pour les améliorations locatives reliées aux locations d'immeuble et de station qui sont amorties sur le moindre de la durée du bail ou la durée de vie utile estimée. Les durées de vie utiles estimées sont les suivantes :

	Années
Matériel roulant	**10 à 75**
Bâtiments de maintenance	**15 à 75**
Gares et installations	**10 à 50**
Infrastructures (propriété de la Société)	**10 à 50**
Améliorations locatives	**10 à 40**
Machinerie et équipement	**5 à 15**
Matériel informatique	**3 à 7**
Autres immobilisations corporelles	**15**

Les durées de vie utiles estimées, le mode d'amortissement et les valeurs résiduelles sont revus à la fin de l'exercice. L'effet des changements dans ces estimations est comptabilisé de façon prospective. Les projets en cours de réalisation ne sont pas amortis.

F) IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles acquises séparément sont présentées au coût moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur cumulées. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile estimée. Les durées de vies utiles estimées et le mode d'amortissement sont revus à la fin de chaque exercice et l'effet de tous changements est comptabilisé de façon prospective.

Pour les immobilisations incorporelles développées à l'interne, les dépenses de la phase de recherche sont comptabilisées en charges lorsqu'elles sont engagées et les dépenses de la phase de développement sont comptabilisées si, et seulement si, tout ce qui suit peut être démontré :

- la faisabilité technique de l'achèvement de l'immobilisation incorporelle en vue de sa mise en service ou de sa vente ;
- l'intention d'achever l'immobilisation incorporelle et de la mettre en service ou de la vendre ;
- sa capacité à mettre en service ou à vendre l'immobilisation incorporelle ;
- la façon dont l'immobilisation incorporelle générera des avantages économiques futurs probables ;
- la disponibilité de ressources techniques, financières et autres, appropriées pour achever le développement et mettre en service ou vendre l'immobilisation incorporelle ; et
- sa capacité à évaluer de façon fiable les dépenses attribuables à l'immobilisation incorporelle au cours de son développement.

4. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (SUITE)

Le montant initialement comptabilisé au titre des immobilisations incorporelles développées à l'interne est égal à la somme des dépenses engagées à partir de la date à laquelle les immobilisations incorporelles ont satisfait pour la première fois aux critères de comptabilisation susmentionnés. Lorsqu'il est impossible de comptabiliser des immobilisations incorporelles développées à l'interne, les dépenses de développement sont constatées aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont engagées.

Les immobilisations incorporelles de la Société ont une durée de vie utile limitée et sont amorties selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile estimée comme suit :

	Années
Logiciels	**3 à 5**
Droits d'accès aux infrastructures	**38**
Autres actifs intangibles	**20 à 25**

G) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS NON FINANCIERS

La Société vérifie à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice que des immobilisations corporelles ou incorporelles ont pu se déprécier (obsolescence, dégradation physique, changements notables de l'utilisation, rendements inférieurs aux prévisions, déclin des produits générés ou autre indicateur externe) ou reprendre de la valeur. Les actifs non financiers sont considérés comme s'étant dépréciés lorsqu'il existe une preuve objective que, à la suite d'un ou de plusieurs événements intervenus après la comptabilisation initiale de l'actif non financier, la valeur comptable de l'actif dépasse sa valeur recouvrable. La valeur recouvrable d'un actif est le plus élevé de sa valeur d'utilité et sa juste valeur diminuée des coûts de sortie. La valeur d'utilité est déterminée en utilisant la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs estimés provenant de l'actif. La Société ne génère pas de flux de trésorerie provenant de l'utilisation de ses actifs puisque ses opérations sont financées par des crédits parlementaires permettant de couvrir les pertes. Par conséquent, la valeur d'utilité sera toujours zéro.

La juste valeur est déterminée en utilisant la méthode du coût de remplacement. Une dépréciation est comptabilisée en résultat net et est calculée comme la différence entre la valeur comptable et la valeur recouvrable.

Lorsqu'il y a une reprise de valeur, la valeur comptable de l'actif est augmentée à la plus faible de la valeur recouvrable et de la valeur comptable qui aurait été déterminée (nette des amortissements) si aucune dépréciation n'avait été comptabilisée pour cet actif au cours d'exercices antérieurs. La reprise de valeur est comptabilisé en résultat net.

H) PROVISIONS

Les provisions, qui incluent les provisions environnementales, pour litiges légaux et de restructuration, sont enregistrées lorsque la Société à une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé, qu'il est probable que la Société devra éteindre cette obligation et que le montant peut être estimé de manière fiable.

Le montant comptabilisé en provision est la meilleure estimation de la dépense nécessaire à l'extinction de l'obligation actuelle dans l'état de la situation financière à la date de clôture, compte tenu des risques et incertitudes propres à l'obligation. Lorsqu'une provision est calculée en fonction des flux de trésorerie estimatifs nécessaires à l'extinction de l'obligation actuelle, sa valeur comptable correspond à la valeur actuelle de ces flux de trésorerie.

Lorsqu'il est attendu que la totalité ou une partie de la dépense nécessaire à l'extinction d'une provision sera remboursée par une autre partie, le remboursement doit être comptabilisé comme un actif, si et seulement si, la Société a la quasi-certitude de recevoir ce remboursement et que le montant du remboursement peut être estimé de manière fiable.

Une provision pour restructuration est comptabilisée lorsque la Société a élaboré un plan de restructuration formel et détaillé et lorsqu'elle a créé, chez les personnes concernées, une attente fondée qu'elle mettra en œuvre la restructuration, soit en commençant à exécuter le plan, soit en leur annonçant ses principales caractéristiques. L'évaluation d'une provision pour restructuration comprend uniquement les dépenses directement liées à la restructuration, principalement des indemnités de départ, c'est-à-dire les dépenses qui sont nécessairement générées par la restructuration et non liées aux activités poursuivies par la Société.

La provision environnementale comprend les coûts estimés pour répondre aux normes et règlements gouvernementaux lorsque ces coûts peuvent être estimés de façon fiable. Les estimations des coûts futurs prévus pour les activités de remise en état sont fondées sur l'expérience antérieure de la Société.

I) IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

La Société utilise la méthode de l'actif et du passif fiscal pour comptabiliser les impôts sur les résultats, selon laquelle le montant des actifs et des passifs d'impôts différés est constaté comme impôts différés estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable inscrite aux états financiers et la valeur fiscale des actifs et des passifs. Les actifs et les passifs d'impôts différés sont déterminés en utilisant les taux en vigueur anticipés pour l'exercice dans lequel on prévoit recouvrer ou régler ces écarts temporaires. L'effet sur les actifs et les passifs d'impôts différés d'une modification aux taux d'imposition est constaté dans les résultats de l'exercice où le taux sera en vigueur. Les actifs d'impôts différés sont constatés dans la mesure où leur réalisation est jugée probable.

4. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (SUITE)

J) AVANTAGES DU PERSONNEL

i) Avantages postérieurs à l'emploi

La Société comptabilise des passifs en vertu de ses régimes de prestations d'avantages postérieurs à l'emploi.

Les avantages postérieurs à l'emploi comprennent les régimes de retraite à prestations déterminées ainsi que les régimes de soins de santé et d'assurance vie accordés aux retraités.

Les obligations de la Société relativement aux avantages postérieurs à l'emploi sont déterminées par calculs actuariels à l'aide de la méthode des unités de crédit projetés et des hypothèses les plus probables formulées par la direction. La valeur actuelle des obligations au titre des prestations constituées est calculée à l'aide des taux d'actualisation déterminés par référence au rendement du marché à la fin de la période de référence pour les obligations de grande qualité des sociétés canadiennes ayant des échéances similaires à celle de l'obligation au titre des prestations constituées correspondante.

La Société détermine la dépense nette d'intérêts du passif net au titre des prestations définies pour l'année en appliquant le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations définies au début de l'année au passif net au titre des prestations définies.

Le coût des services, le coût d'intérêt net sur le passif net au titre des prestations définies, les gains et les pertes sur les compressions ou les règlements et les modifications du régime sont comptabilisés dans les résultats nets de l'exercice dans lequel ils sont réalisés.

Les réévaluations provenant des régimes à prestations définies sont composées des changements dans les hypothèses démographiques et financières et du rendement des actifs des régimes, excluant les montants inclus dans les intérêts nets sur le passif net au titre des prestations définies sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global de l'exercice dans lequel ils sont réalisés.

ii) Avantages du personnel autre que les avantages postérieurs à l'emploi

La Société fournit des avantages du personnel, autres que les avantages postérieurs à l'emploi, comme suit :

- La rémunération et les avantages du personnel à court terme comprennent les salaires annuels, les primes, les congés annuels payés non inclus dans le salaire annuel, les congés de maladie et les frais pour les régimes de soins de santé, de soins dentaires et d'assurance vie. Ces avantages ne sont pas actualisés et sont comptabilisés lorsque les services sont rendus.

- Les avantages à long terme comprennent les indemnisations pour accidents du travail ainsi que les indemnités pour invalidité de longue durée et la continuité de la couverture des avantages du personnel lors d'un congé d'invalidité de longue durée.

  L'obligation actuarielle reliée aux indemnisations pour accidents de travail est constatée lorsque le fait à l'origine de l'obligation se produit. Cette méthode implique de diviser l'obligation en deux composantes distinctes : les rentes d'indemnité accordées et les indemnités futures. L'obligation actuarielle pour les rentes d'indemnité accordées est la valeur actuarielle actualisée de tous les paiements futurs prévus pour les indemnités déterminées à la date de l'évaluation. L'obligation actuarielle des indemnités futures est la valeur actualisée des flux de trésorerie attendus pour des indemnités futures. La Société est auto-assurée pour les indemnisations pour accident du travail.

  L'obligation actuarielle des indemnités pour invalidité de longue durée et la continuité de la couverture des avantages du personnel lors d'un congé d'invalidité de longue durée est constatée lorsque le fait à l'origine de l obligation se produit. Cette méthode inclut la meilleure estimation de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière.

  Les gains ou pertes actuariels et les autres changements de l'exercice aux obligations de la Société sont enregistrés dans les résultats dans l'année où ils se sont produits.

/ Les indemnisations de fin de contrat de travail incluent les prestations payables lorsqu'on met fin au contrat de travail avant la date normale de retraite. Elles sont reconnues comme un passif et une charge au titre des indemnisations de fin de contrat de travail à la première occurrence parmi les suivantes :

(a) lorsque l'entité ne peut plus retirer l'offre pour ces prestations ; et

(b) lorsque l'entité reconnaît les coûts associés à la restructuration (provision) et donne lieu au paiement d'indemnisations de fin de contrat de travail.

/ Les autres avantages à long terme incluent les prestations de sécurité d'emploi administrées par diverses conventions collectives. Ces prestations sont calculées en fonction d'un événement et représentent les hypothèses les plus probables de la direction quant à la valeur actualisée des futurs paiements prévus aux employés syndiqués.

K) INSTRUMENTS FINANCIERS

Les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les instruments financiers dérivés, sont initialement comptabilisés à leur juste valeur à la date de transaction. Subséquemment à la comptabilisation initiale, l'évaluation des instruments financiers dépend de leur classement : à la juste valeur par le biais du résultat net, prêts et créances, disponible à la vente ou autres passifs financiers. La Société décomptabilise un instrument financier lorsque les droits contractuels ou l'obligation sur les flux de trésorerie de l'actif ou du passif sont rendu à échéance.

i) Instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat net (JVBRN)

Les instruments financiers sont classés en tant que JVBRN lorsqu'ils ont été principalement acquis ou encourus en vue d'être vendus et rachetés à court terme, ou font partie d'un portefeuille établi d'instruments financiers qui sont gérés ensemble et pour lesquels il existe des indications d'un profil récent de gains à court terme ou sont des dérivés qui ne sont pas destinés à la comptabilité de couverture. Les actifs financiers sont classés à la juste valeur par le biais du résultat net s'ils sont détenus à des fins de transaction ou désignés comme tel dès la comptabilisation initiale.

La Société a classé ses instruments financiers dérivés comme étant à la JVBRN.

Les instruments financiers classés comme à la JVBRN sont évalués à la juste valeur et, les variations de leur juste valeur sont comptabilisées dans les résultats nets au poste « Autres produits », à l'exception des instruments financiers dérivés pour lesquels les changements de juste valeur sont comptabilisés sous le poste « Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés ». Les frais de transaction sont comptabilisés à la dépense dès qu'ils sont encourus. Les achats et ventes d'actifs financiers effectués dans un délai normal sont comptabilisés à la date de règlement.

ii) Prêts et créances (PC)

La classification « prêts et créances » englobe les comptes clients et autres créances assortis de paiements fixes ou déterminables et qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Ces actifs sont initialement évalués à leur juste valeur puis, subséquemment, au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, moins les dépréciations. La juste valeur des prêts et créances est évaluée en fonction de la valeur actualisée des flux de trésorerie attendus. Lorsque la valeur temporelle de l'argent n'est pas importante en raison de leur nature à court terme, les créances sont comptabilisées au montant de leur facture originale, en y soustrayant une provision pour créances douteuses.

iii) Disponible à la vente (DV)

Les actifs financiers disponibles à la vente sont des instruments financiers non dérivés qui sont désignés comme étant disponibles à la vente ou qui ne sont classés dans aucune autre catégorie. Ils sont présentés dans les actifs non courants à moins que la direction ait l'intention de se départir des investissements dans les 12 mois suivant la fin de l'exercice. Les investissements à court terme et les investissements inclus dans le Fonds de renouvellement des actifs, qui ne sont pas désignés comme à la JVBRN, sont classés comme étant disponibles à la vente. Les actifs financiers DV sont évalués à leur juste valeur. Les variations de la juste valeur sont enregistrées dans les autres éléments du résultat global.

4. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (SUITE)

iv) Autres passifs financiers

Les autres passifs financiers représentent les passifs non classés à la juste valeur par le biais des résultats nets. Ils sont initialement évalués à leur juste valeur, moins les frais de transaction puis, subséquemment, au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts débiteurs sont comptabilisés selon le taux effectif. Lorsque la valeur temporelle de l'argent n'est pas importante en raison de leur nature à court terme, les comptes fournisseurs et charges à payer sont comptabilisés au montant de leur facture originale.

v) Dépréciation des actifs financiers

Les actifs financiers, autres que les JVBRN, font l'objet d'un test de dépréciation à la fin de chaque exercice financier. Les actifs financiers sont dépréciés s'il existe une indication objective de l'incidence qu'un ou plusieurs événements survenus après la comptabilisation initiale de ces actifs financiers ont eu un effet sur les flux de trésorerie futurs attendus de ces actifs.

Les dépréciations sont enregistrées dans les résultats nets et représentent la différence entre la valeur comptable et la valeur actualisée des flux de trésorerie estimatifs futurs.

Lorsque des événements ultérieurs comme des changements d'estimations utilisées pour le calcul de la valeur recouvrable causent une diminution de la dépréciation, la diminution de dépréciation est renversée dans les résultats nets.

Cependant, toutes les reprises de valeur subséquentes d'un actif financier disponible à la vente sont enregistrées dans les autres éléments du résultat global.

L) OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

Les opérations non monétaires sont comptabilisées à la juste valeur estimée des biens ou services reçus. Lorsque la juste valeur des biens ou services reçus ne peut être mesurée de façon fiable, les opérations sont comptabilisées à la juste valeur estimée des biens ou services rendus. Les produits générés par les opérations non monétaires sont constatés lorsque les services connexes sont rendus. Les charges résultant des opérations non monétaires sont constatées pendant l'exercice où les tiers ont fourni les biens ou services.

5. SOURCES PRINCIPALES D'INCERTITUDE RELATIVE AUX ESTIMATIONS ET JUGEMENTS IMPORTANTS

La préparation des états financiers exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés comme actifs et passifs ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments de passif éventuels à la date des états financiers.

Ces estimations et hypothèses sous-jacentes sont régulièrement révisées et se fondent sur l'expérience passée et d'autres facteurs, incluant les attentes liées à des événements futurs qui sont considérées comme raisonnables étant donné les circonstances.

Les révisions d'estimations comptables sont prises en compte dans la période au cours de laquelle l'estimation a été révisée. L'incertitude reliée à ces estimations et hypothèses pourraient nécessiter des ajustements significatifs à la valeur comptable dans les exercices futurs pour les actifs et passifs correspondants.

A) DURÉE DE VIE UTILE DES ACTIFS AMORTISSABLES

La direction révise de façon annuelle la durée de vie utile de ses actifs amortissables. Au 31 décembre 2014, la direction a évalué que les durées de vie utiles établies représentaient l'utilisation prévue de ses actifs par la Société. La direction de la Société a également fait preuve de jugement dans la détermination des composantes pour les immobilisations corporelles et incorporelles.

B) PROGRAMME *VIA PRÉFÉRENCE*

Le programme VIA Préférence permet aux membres d'accumuler des « points de récompense » lors de leurs déplacements en train, qui leur permettent d'obtenir des voyages gratuits à bord de nos trains. Afin d'évaluer la juste valeur des points de récompense, la Société tient compte de la probabilité que ces points soient convertis en billets. Les probabilités estimatives sont fondées sur des données historiques relatives à l'échange de points et elles pourraient ne pas refléter le taux d'échange réel futur. Par conséquent, le montant réparti entre les services de transport et les points de récompense aurait pu être sensiblement différent si d'autres probabilités estimatives avaient été utilisées.

C) AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL

Le coût des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel, ainsi que la valeur actualisée des obligations connexes, sont déterminés au moyen d'évaluations actuarielles. Une évaluation actuarielle nécessite l'établissement d'hypothèses concernant les taux d'actualisation utilisés pour évaluer les obligations, les hausses de salaires attendues, l'âge de la retraite prévue, les taux de mortalité prévus, les tendances des coûts des soins de santé, l'inflation prévue et les hausses prévues des prestations de retraite. En raison de la nature à long terme de ces régimes, ces estimations sont sujettes à beaucoup d'incertitudes. Les résultats réels pourraient différer des résultats estimés d'après les hypothèses.

D) IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

La direction s'appuie sur le jugement et des estimations pour déterminer les taux et les montants appropriés d'impôts sur les résultats différés comptabilisés, tenant compte du moment et de la probabilité de leur réalisation. Les impôts réels pourraient être très différents de ces estimations en raison de divers facteurs, notamment des événements qui ne se sont pas encore produits, une évolution des lois de l'impôt ou de l'issue des contrôles fiscaux et appels connexes. La Société n'a pas comptabilisé les actifs d'impôt différé de ses différences temporelles déductibles ni de ses pertes fiscales non utilisées puisqu'elle a jugé improbable qu'un bénéfice imposable soit disponible pour ces éléments. L'élimination de ces incertitudes et les impôts définitifs connexes peuvent donner lieu à des ajustements des actifs et passifs d'impôts exigibles et différés de la Société.

E) DÉPRÉCIATIONS DES ACTIFS NON-FINANCIERS

La Société doit exercer son jugement afin d'évaluer à chaque date de clôture, s'il existe un quelconque indice qu'un actif non financier puisse avoir perdu de la valeur nécessitant la réalisation d'un test de dépréciation. Ces tests visent, en partie, à déterminer une valeur recouvrable, soit la juste valeur basée sur le coût de remplacement diminuée des coûts de sortie. Le coût de remplacement et les coûts de sortie sont fondés sur les meilleures estimations de la direction. Des changements dans les estimations pourraient affecter les états financiers de façon significative autant au niveau de l'existence d'une dépréciation qu'au niveau du montant d'une dépréciation.

5. SOURCES PRINCIPALES D'INCERTITUDE RELATIVE AUX ESTIMATIONS ET JUGEMENTS IMPORTANTS (SUITE)

F) PROVISIONS ET PASSIFS ÉVENTUELS

Déterminer si un passif devrait être reconnu en tant que provision exige que la direction exerce son jugement. La Société doit déterminer si elle a obligation actuelle résultant d'événements passés, s'il est probable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation et si le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable. La décision est basée sur l'expérience et le jugement de la direction. Si la Société considère que l'une des trois conditions n'est pas remplie, elle doit encore déterminer si un passif éventuel devrait être divulgué par voie de notes, à moins que la probabilité d'une sortie de ressources pour éteindre l'obligation soit faible.

6. MODIFICATIONS FUTURES DE CONVENTIONS COMPTABLES

IFRS 9 - *Instruments financiers* - En Juillet 2014, l'IASB a publié la version finale de la norme IFRS 9, qui remplace la norme IAS 39 - *Instruments financiers: Comptabilisation et évaluation*, et toutes les versions précédentes de la norme IFRS 9. IFRS 9 comprend des directives révisées sur le classement et l'évaluation des instruments financiers, y compris un nouveau modèle prévu pour le calcul des dépréciations des actifs financiers et les nouvelles exigences de la comptabilité de couverture. Il reprend également les directives sur la comptabilisation et la décomptabilisation des instruments financiers de la norme IAS 39.

La norme est applicable de façon rétrospective pour les périodes annuelles commençant le 1er janvier 2018 et l'adoption anticipée est permise. La Société n'a pas l'intention d'adopter de façon anticipée IFRS 9. Les impacts de cette adoption n'ont pas encore été déterminés.

IFRS 15 - *Produits des acticvités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients* - est une norme qui énonce comment et quand les produits doivent être comptabilisés et exige des entités qu'elles présentent d'avantage d'informations pertinentes pour les utilisateurs. La norme, qui remplace IAS 18 - *Produits des activités ordinaires* - également IAS 11 - *Contrats de construction* - et d'autres interprétations connexes s'applique à pratiquement tous les contrats avec les clients, à l'exception des contrats qui sont couverts par d'autres IFRS, notamment IAS 17 - *Contrats de location*.

La norme est applicable de façon rétrospective, soit selon une approche rétrospective complète ou selon une approche modifiée, pour les périodes annuelles commençant le 1er janvier 2017 et l'adoption anticipée est permise. La Société n'a pas l'intention d'adopter de façon anticipée IFRS 15. Les impacts de cette adoption n'ont pas encore été déterminés.

IAS 19 – *Avantages du personnel (2011)* – Le 21 novembre 2013, l'IASB a publié une modification à IAS 19 - *Avantages du personnel*, intitulée « *Régimes à prestations définies: Cotisations des membres du personnel (modifications d'IAS 19)* ». Ces modifications s'appliquent aux cotisations provenant des membres du personnel ou de tiers aux régimes à prestations définies. L'objectif de ces modifications est de simplifier la comptabilisation des cotisations qui sont indépendantes du nombre d'année de service des employés, par exemple, les cotisations des membres du personnel qui sont calculées selon un pourcentage fixe du salaire. La date d'application est le 1er juillet 2014 et l'adoption anticipée est permise. Ces modifications seront sans incidence sur les états financiers de la Société.

Les « Améliorations annuelles des IFRS Cycle 2010-2012 », « Améliorations annuelles des IFRS Cycle 2011-2013 », publiées en décembre 2013 et les « Améliorations annuelles des IFRS Cycle 2012-2014 », publiées en septembre 2014 comprennent un certain nombre de modifications à diverses normes IFRS. La Société a analysé ces modifications et a déterminé que celles-ci n'ont aucun impact sur les états financiers.

7. RAPPROCHEMENT DE LA PERTE D'EXPLOITATION AU FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

La Société reçoit son financement du gouvernement du Canada basé principalement sur ses besoins en trésorerie. Les éléments constatés à l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'un exercice différent. Par conséquent, la Société présente une perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement différente pour l'exercice, selon la méthode utilisée soit la méthode du financement par le gouvernement ou la méthode des IFRS. Ces écarts sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014	2013
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur les résultats	**337,8**	347,7
Postes nécessitant des (générant des) fonds d'exploitation :		
Charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat	**0,7**	0,5
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :		
Amortissements	**(68,8)**	(72,5)
Dépréciation et (pertes) gains sur cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(3,2)**	(10,9)
Excédent des contributions aux avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel sur la charge	**58,9**	41,1
Gains nets (pertes nettes) non réalisés sur les instruments financiers dérivés	**(13,8)**	2,1
Taxes d'exploitation	**(0,2)**	-
Ajustement pour les courus de rémunération	**6,9**	(0,6)
Augmentation de la juste valeur des investissements	**0,3**	0,5
Autres	**(1,5)**	(0,3)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**317,1**	307,6

8. STOCKS

Le montant des stocks comptabilisé en charges pour l'exercice totalise 33,5 millions de dollars (31 décembre 2013 : 25,4 millions de dollars). La Société a comptabilisé une charge de 2,1 millions de dollars liée à une dépréciation de la valeur des stocks en 2014 (31 décembre 2013 : 0,1 million de dollars). Au 31 décembre, 2014, la provision pour désuétude des stocks était de 2,9 millions de dollars (31 décembre 2013 : 1,8 million de dollars).

9. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2014	Additions	Dispositions	Dépréciations (reprises)	Transferts	31 décembre 2014
Coût:						
Terrains	12,1	-	-	-	-	**12,1**
Matériel roulant	895,6	-	(20,9)	-	42,6	**917,3**
Bâtiments de maintenance	172,1	-	(7,3)	-	0,4	**165,2**
Gares et installations	105,9	-	(2,9)	-	24,9	**127,9**
Infrastructures (propriété de la Société)	189,9	-	(1,5)	-	11,1	**199,5**
Améliorations locatives	78,0	-	(2,8)	-	1,3	**76,5**
Machinerie et équipement	31,1	-	(6,3)	-	0,2	**25,0**
Matériel informatique	29,9	-	(1,7)	-	3,9	**32,1**
Autres immobilisations corporelles	8,2	-	(0,4)	-	(1,0)	**6,8**
Projets en cours de réalisation	84,9	55,6	-	-	(83,4)	**57,1**
Coût total	1 607,7	55,6	(43,8)	-	-	**1 619,5**
Amortissement et dépréciation cumulés:						
Matériel roulant	441,5	33,1	(19,7)	2,9	-	**457,8**
Bâtiments de maintenance	123,2	2,0	(7,1)	-	-	**118,1**
Gares et installations	33,5	4,5	(2,0)	-	-	**36,0**
Infrastructures (propriété de la Société)	67,7	5,5	(1,2)	(3,2)	-	**68,8**
Améliorations locatives	45,2	(0,4)	(2,7)	-	-	**42,1**
Machinerie et équipement	23,3	1,1	(6,3)	-	-	**18,1**
Matériel informatique	14,0	5,8	(1,6)	-	-	**18,2**
Autres immobilisations corporelles	4,7	(1,4)	(0,4)	-	-	**2,9**
Projets en cours de réalisation	-	-	-	0,7	-	**0,7**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	753,1	50,2	(41,0)	0,4	-	**762,7**
Valeur nette totale	854,6	5,4	(2,8)	(0,4)	-	**856,8**

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2013	Additions	Dispositions	Dépréciations (reprises)	Transferts	31 décembre 2013
Coût :						
Terrains	12,3	-	(0,2)	-	-	12,1
Matériel roulant	867,4	-	(6,7)	-	34,9	895,6
Bâtiments de maintenance	171,9	-	(1,8)	-	2,0	172,1
Gares et installations	102,8	-	(1,4)	-	4,5	105,9
Infrastructures (propriété de la Société)	185,5	-	(1,1)	-	5,5	189,9
Améliorations locatives	77,3	-	(9,1)	-	9,8	78,0
Machinerie et équipement	33,9	-	(3,4)	-	0,6	31,1
Matériel informatique	19,1	-	(3,2)	-	14,0	29,9
Autres immobilisations corporelles	20,9	-	(14,3)	-	1,6	8,2
Projets en cours de réalisation	80,8	77,0	-	-	(72,9)	84,9
Coût total	1 571,9	77,0	(41,2)	-	-	1 607,7
Amortissement et dépréciation cumulés :						
Matériel roulant	412,9	29,8	(6,8)	5,6	-	441,5
Bâtiments de maintenance	121,0	3,3	(1,1)	-	-	123,2
Gares et installations	30,9	3,9	(1,3)	-	-	33,5
Infrastructures (propriété de la Société)	62,9	5,5	(0,7)	-	-	67,7
Améliorations locatives	47,7	2,7	(5,2)	-	-	45,2
Machinerie et équipement	25,4	1,2	(3,3)	-	-	23,3
Matériel informatique	12,3	4,8	(3,2)	0,1	-	14,0
Autres immobilisations corporelles	18,5	0,3	(14,1)	-	-	4,7
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	731,6	51,5	(35,7)	5,7	-	753,1
Valeur nette totale	840,3	25,5	(5,5)	(5,7)	-	854,6

9. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (SUITE)

Les projets en cours de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant, de projets d'améliorations des infrastructures et des gares. Les projets en cours de réalisation inclus un inventaire de 12,3 millions de dollars (31 décembre 2013 : 16,7 millions de dollars) de matériel utilisé dans la remise à neuf des voitures de train.

La Société a révisé et modifié les durées de vie utiles de certaines composantes du matériel roulant et des bâtiments de maintenance de façon à mieux aligner l'amortissement avec les bénéfices futurs qui seront générés par ces actifs. L'impact de ces changements sur la dépense d'amortissement et sur l'amortissement du financement en capital reporté actuels et futurs est le suivant :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014	2015	2016	2017	2018	Après
Diminution de la dépense d'amortissement	**(1,7)**	(1,5)	(1,5)	(1,5)	(1,5)	(33,0)
Diminution de l'amortissement du financement en capital reporté	**(1,7)**	(1,5)	(1,5)	(1,5)	(1,5)	(33,0)

DÉPRÉCIATION ET REPRISE DE VALEUR SUBSÉQUENTE

La Société a enregistré une dépréciation de 3,6 millions de dollars (31 décembre 2013 : 5,6 millions de dollars) à l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global à la ligne « Dépréciations et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles ». Ce montant est constitué des dépenses en immobilisations engagées qui ne présentent plus d'avantages futurs pour la Société suite à d'enjeux liés aux projets de remise en état des voitures. Au 31 décembre 2014, la valeur recouvrable de ces voitures était 13,5 millions de dollars (31 décembre 2013 : 6,0 millions de dollars) qui correspond à la juste valeur diminuée des coûts de sortie. La juste valeur a été calculée sur la base du coût de remplacement (Niveau 2).

Une dépréciation a été constatée au cours des années précédentes en lien avec les infrastructures d'un bâtiment de maintenance. La dépréciation a été causée par une décision d'affaires visant à réduire sensiblement l'activité de ce bâtiment de maintenance faisant en sorte qu'une portion importante des actifs n'était plus utilisée. Depuis lors, la Société a réactivé les actifs et ils sont maintenant utilisés. La réactivation de cet actif a eu comme résultat de revoir la dépréciation qui avait été enregistrée dans les années précédentes pour voir si elle avait diminuée. Au 31 décembre 2014, la valeur recouvrable de l'infrastructure du bâtiment de maintenance a été calculée sur la base de la juste valeur diminuée des coûts de sortie (6,4 millions de dollars). La Société a calculé la juste valeur en utilisant le coût de remplacement (Niveau 2). Comme la valeur recouvrable était supérieure à la valeur aux livres des actifs (1,0 million de dollars), la Société a enregistré une reprise de valeur jusqu'au niveau de la valeur comptable nette qui aurait été déterminée si aucune dépréciation n'avait été comptabilisée pour ces actifs au cours d'exercices antérieurs. La Société a enregistré une reprise de valeur de 3,2 millions de dollars relativement à l'infrastructure du bâtiment de maintenance à l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global sous la rubrique « Dépréciations et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles ».

10. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2014	Additions	Dispositions	Dépréciations	Transferts	31 décembre 2014
Coût :						
Logiciels (NOTE 1)	74,4	-	(9,2)	-	15,4	**80,6**
Droits d'accès aux infrastructures	415,4	-	-	-	5,6	**421,0**
Autres actifs intangibles	4,1	-	-	-	-	**4,1**
Projets en cours de réalisation	24,0	26,2	-	-	(21,0)	**29,2**
Coût total	517,9	26,2	(9,2)	-	-	**534,9**
Amortissement et dépréciation cumulés :						
Logiciels	60,3	7,4	(9,1)	-	-	**58,6**
Droits d'accès aux infrastructures	60,2	11,0	-	-	-	**71,2**
Autres actifs intangibles	1,2	0,2	-	-	-	**1,4**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	121,7	18,6	(9,1)	-	-	**131,2**
Valeur nette totale	396,2	7,6	(0,1)	-	-	**403,7**

Note 1 - Représentent principalement des logiciels développés à l'interne.

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2013	Additions	Dispositions	Dépréciations	Transferts	31 décembre 2013
Coût :						
Logiciels (NOTE 1)	67,5	-	(3,5)	-	10,4	74,4
Droits d'accès aux infrastructures	409,4	-	-	-	6,0	415,4
Autres actifs intangibles	3,8	-	-	-	0,3	4,1
Projets en cours de réalisation	21,5	19,2	-	-	(16,7)	24,0
Coût total	502,2	19,2	(3,5)	-	-	517,9
Amortissement et dépréciation cumulés :						
Logiciels	52,9	10,1	(2,9)	0,2	-	60,3
Droits d'accès aux infrastructures	49,3	10,9	-	-	-	60,2
Autres actifs intangibles	1,6	-	(0,4)	-	-	1,2
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	103,8	21,0	(3,3)	0,2	-	121,7
Valeur nette totale	398,4	(1,8)	(0,2)	(0,2)	-	396,2

Note 1 - Représentent principalement des logiciels développés à l'interne.

11. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

A) FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La Société a été autorisée par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à mettre de côté des fonds pour financer des projets d'immobilisations futurs. Cependant, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada pourrait approuver l'utilisation du Fonds de renouvellement des actifs pour financer les déficits d'exploitation.

Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 8,2 millions de dollars (31 décembre 2013: 12,2 millions de dollars) de son Fonds de renouvellement des actifs pour financer les besoins futurs liés au Fonds de roulement. Ce montant figure dans la portion courante du Fonds de renouvellement des actifs.

Le Fonds de renouvellement des actifs inclut ce qui suit:

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014 Valeur comptable et Juste valeur	2013 Valeur comptable et Juste valeur
Trésorerie	**9,1**	-
Acceptations bancaires	-	6,2
Billets provinciaux et / ou billets à ordres	-	0,4
Billets du véhicule d'actifs cadre (VAC)	-	6,2
Solde à la fin de l'exercice	**9,1**	12,8
Moins: Portion courante	**8,2**	12,2
Portion non courante	**0,9**	0,6

Les liquidités du Fonds de renouvellement des actifs ne sont pas considérés comme de la trésorerie et équivalents de trésorerie aux fins de l'état des flux de trésorerie, car elles ne peuvent être utilisées qu'à des fins spécifiques et ne peuvent pas être utilisées dans le cadre des opérations courantes de la Société.

Au 31 décembre 2014, le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans un compte de banque portant intérêts. Au 31 décembre 2013, le Fonds de renouvellement des actifs était investi dans des titres de placements à court terme incluant des véhicules d'actifs cadres (VAC).

Les placements à court terme, excluant les VAC, étaient investis dans 8 titres de placements à court-terme affichant la cote « R 1 faible » ou une cote supérieure. La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des placements à court-terme était de 1,1 pour cent et la moyenne pondérée des termes jusqu'à échéance était de deux mois. La juste valeur était basée sur le cours de clôture en vigueur à la date de l'état de la situation financière.

En 2014, la Société a liquidé tous ses VAC à 95 pour cent de leur valeur nominale.

La Société s'expose à un risque de crédit rattaché au Fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État* émises par le ministre des Finances du Canada ainsi qu'aux directives de la politique de placement interne du Fonds de renouvellement des actifs, qui exige que les fonds soient investis dans des instruments financiers de haute qualité. La diversification des titres à court terme est assurée en limitant à 10 pour cent ou moins le pourcentage de la valeur marchande des actifs du Fonds de renouvellement des actifs investis dans les titres d'un seul émetteur.

B) CHANGEMENTS LIÉS AU FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les changements du solde de fermeture du Fonds de renouvellement des actifs proviennent des variations suivantes au cours de l'exercice :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014	2013
Solde au début de l'exercice	**12,8**	15,7
Revenus de placements	**-**	0,2
Variation de la juste valeur	**0,3**	0,5
Moins : Retraits effectués pendant l'exercice (NOTE 1)	**(4,0)**	(3,6)
Solde à la fin de l'exercice	**9,1**	12,8

Note 1 - Les retraits autorisés ont été utilisés pour financer des projets d'immobilisations.

12. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

Les comptes fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014	2013
Salaires à payer et courus	**33,1**	36,7
Comptes fournisseurs - Immobilisations	**16,8**	19,8
Comptes fournisseurs - autres	**33,9**	28,0
Impôt sur le capital, impôt sur les résultats et autres taxes à payer	**5,2**	5,5
Autres	**-**	0,2
	89,0	90,2

13. PROVISIONS

Le solde des provisions est composé des éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2014	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	Autres mouvements	31 décembre 2014
Coûts environnementaux (NOTE A)	1,1	0,4	(1,3)	-	-	**0,2**
Litiges et réparation d'équipement (NOTE B)	11,8	5,8	(2,4)	(0,6)	-	**14,6**
Coûts de restructuration	0,3	-	(0,2)	(0,1)	-	-
Provisions totales	13,2	6,2	(3,9)	(0,7)	-	**14,8**

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2013	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	Autres mouvements	31 décembre 2013
Coûts environnementaux (NOTE A)	1,1	0,3	(0,3)	-	-	1,1
Litiges et réparation d'équipement (NOTE B)	9,5	4,2	(0,8)	(1,1)	-	11,8
Coûts de restructuration	1,1	-	(0,8)	-	-	0,3
Autres	0,8	-	-	-	(0,8)	-
Provisions totales	12,5	4,5	(1,9)	(1,1)	(0,8)	13,2

A) COÛTS ENVIRONNEMENTAUX

La Société a enregistré une provision de 0,2 million de dollars (31 décembre 2013 : 1,1 million de dollars) reliée à des déversements de carburant qui est incluse dans le compte Provisions.

B) LITIGES ET RÉPARATION D'ÉQUIPEMENT

Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations et de poursuites judiciaires. Également, la Société doit assumer des frais de réparation d'équipement suite à des accidents ou autres incidents causant des dommages aux locomotives ou aux voitures de train. Ces événements sont sujets à plusieurs incertitudes. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

14. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL

La Société offre des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés, ainsi que des avantages postérieurs à l'emploi non capitalisés incluant des assurances médicales et vie à la retraite. La Société offre également des avantages long terme aux employés tel que des prestations auto assurées versées au titre d'indemnisation des accidents de travail, des indemnités d'invalidité de longue durée ainsi que la continuité de la couverture des avantages sociaux pour les employés en congé d'invalidité de longue durée. Les évaluations actuarielles pour les avantages du personnel sont effectuées par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires.

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES

Les régimes de retraite de la Société sont administrés conformément aux lois fédérales applicables, comme la *Loi sur les normes de prestations de pension* et la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les régimes de retraite relèvent de la compétence du Bureau du surintendant des institutions financières Canada. Les participants cotisent un pourcentage fixe de leurs revenus au régime de retraite, tandis que le répondant du régime fournit le montant nécessaire pour maintenir un niveau de financement adéquat, comme dicté par la réglementation en vigueur. Les régimes de retraite peuvent devoir prendre des mesures pour compenser tout déficit de financement et de solvabilité en modifiant le taux de cotisation de la Société et des participants. De plus, des cotisations supplémentaires de la part de la Société peuvent être requises si ces règles ne sont pas respectées. Le comité d'investissement est responsable des politiques d'investissement concernant les actifs du fonds.

Les régimes de retraite à prestations définies sont fondés sur les années de service et le salaire moyen des cinq meilleures années consécutives de fin de carrière.

Chaque année, les prestations de retraite connaissent une augmentation correspondant à 50 pour cent de la hausse de l'indice des prix à la consommation pour les 12 mois terminés en décembre. L'augmentation annuelle est plafonnée à 3 pour cent.

Les évaluations actuarielles pour les différents régimes d'avantages du personnel sont les suivantes :

RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL	Évaluations actuarielles	
	Dernière évaluation	Prochaine évaluation
Régime de retraite	31 décembre 2013	**31 décembre 2014**
Régime complémentaire de retraite de la haute direction	31 décembre 2014	**31 décembre 2015**
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres actifs	31 décembre 2013	**31 décembre 2014**
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres retraités	31 décembre 2014	**31 décembre 2015**
Régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi non-capitalisés	1er mai 2013	**1er mai 2016**
Régimes des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents de travail	31 décembre 2012	**31 décembre 2015**
Autres avantages du personnel à long-terme autres que les indemnisations des accidents de travail	31 décembre 2014	**31 décembre 2016**

14. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

A) RÉGIMES DE RETRAITE ET RÉGIMES DE PRESTATIONS POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre, les principaux résultats des évaluations sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	2014	2013	2014	2013
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :				
Solde de début de l'exercice	**1 925,3**	2 078,0	**16,3**	19,1
Coût des services	**22,2**	30,0	**0,3**	0,5
Charge d'intérêts	**91,3**	81,9	**0,8**	0,8
Cotisations des salariés	**12,4**	10,9	**-**	-
Prestations versées	**(103,3)**	(97,1)	**(0,4)**	(0,5)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**15,9**	32,9	**(0,2)**	(0,6)
Effet des changements aux hypothèses financières	**224,2**	(248,5)	**2,6**	(2,4)
Effet du transfert d'employés	**-**	8,3	**-**	-
Effet des ajustements reliés à l'expérience	**(6,1)**	28,9	**-**	(0,6)
Solde à la fin de l'exercice	**2 181,9**	1 925,3	**19,4**	16,3
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de l'exercice	**1 923,9**	1 735,0	**-**	-
Revenu d'intérêts	**91,9**	67,7	**-**	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêts)	**128,1**	113,2	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**81,4**	87,9	**0,4**	0,5
Cotisations des salariés	**12,4**	10,9	**-**	-
Prestations versées	**(103,3)**	(97,1)	**(0,4)**	(0,5)
Effet du transfert d'employés	**-**	8,3	**-**	-
Charges d'administration	**(1,9)**	(2,0)	**-**	-
Solde à la fin de l'exercice	**2 132,5**	1 923,9	**-**	-
Passif net au titre des prestations définies	**(49,4)**	(1,4)	**(19,4)**	(16,3)

Le pourcentage de la juste valeur des actifs totaux des régimes de retraite est présenté selon les principales catégories :

CATÉGORIES D'ACTIF	2014		2013	
	Cotés sur des marchés actifs	Non cotés sur des marchés actifs	Cotés sur des marchés actifs	Non cotés sur des marchés actifs
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**0,7 %**	**0,3 %**	0,1 %	0,2 %
Actions	**23,9 %**	**-**	29,3 %	-
Obligations	**-**	**31,2 %***	-	26,7 %*
Part de fonds communs de placement	**7,6 %**	**36,3 %***	7,0 %	36,7 %*
	32,2 %	**67,8 %**	36,4 %	63,6 %

* La juste valeur de la majorité des obligations et des parts de fonds communs de placement est déterminée à l'aide de données cotées sur un marché actif.

Cotisation de l'employeur estimative à verser aux régimes pour l'exercice suivant :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Régime de retraite	Régimes de prestations postérieurs à l'emploi
	2015	2015
Cotisation de l'employeur estimative à verser aux régimes pour l'exercice suivant	**60,0**	**0,6**

14. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

La durée moyenne pondérée de l'obligation est de 14,0 années (31 décembre 2013 : 14,2 années).

	Régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	2014	2013	2014	2013
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES FINANCIÈRES :				
Obligations au titre des prestations définies :				
Taux d'actualisation	**4,00 %**	4,80 %	**4,00 %**	4,90 %
Taux de croissance de la rémunération	**3,00 % - 3,25 %**	3,00 % - 3,25 %	**3,25 %***	3,25 %*
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-	-	**6,00 %**	6,09 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	-	-	**4,30 %**	4,26 %
Année d'atteinte du taux ultime	-	-	**2029**	2029
Taux d'inflation	**2,25 %**	2,25 %	-	-
Taux de croissance de la pension	**1,13 %**	1,13 %	-	-
Coût des prestations définies :				
Taux d'actualisation	**4,80 %**	3,90 %	**4,90 %**	4,00 %
Taux d'inflation	**2,25 %**	2,25 %	-	-
Taux de croissance de la rémunération	**3,00 % - 3,25 %**	3,00 % - 3,25 %	**3,25 %***	3,25 %*
Taux de croissance de la pension	**1,13 %**	1,13 %	-	-
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-	-	**6,09 %**	7,01 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	-	-	**4,26 %**	4,32 %
Année d'atteinte du taux ultime	-	-	**2029**	2025
HYPOTHÈSES DÉMOGRAPHIQUES IMPORTANTES :				
Obligations au titre des prestations définies :				
Tables de mortalité postérieure à la retraite	**110 % de CPM2014 Priv pour le régime syndiqué et 95 % de CPM2014 Priv pour le régime non-syndiqué. 100 % de l'échelle CPM-B pour tous les régimes**	100 % de l'UP94 Générationnelle pour le régime syndiqué et 90 % de l'UP94 Générationnelle pour le régime non-syndiqué. 150 % de la cote AA pour tous les régimes	**110 % de CPM2014 Priv pour le régime syndiqué et 95 % de CPM2014 Priv pour le régime non-syndiqué. 100 % de l'échelle CPM-B pour tous les régimes**	100 % de l'UP94 Générationnelle pour le régime syndiqué et 90 % de l'UP94 Générationnelle pour le régime non-syndiqué. 150 % de la cote AA pour tous les régimes
Coût des prestations définies :				
Tables de mortalité postérieure à la retraite	**100 % de l'UP94 Générationnelle pour le régime syndiqué et 90 % de l'UP94 Générationnelle pour le régime non-syndiqué. 150 % de la cote AA pour tous les régimes**	UP94 Générationnelle cote AA	**100 % de l'UP94 Générationnelle pour le régime syndiqué et 90 % de l'UP94 Générationnelle pour le régime non-syndiqué. 150 % de la cote AA pour tous les régimes**	UP94 Générationnelle

* Applicable aux membres de la haute direction seulement.

RISQUES ASSOCIÉS AUX RÉGIMES À PRESTATIONS DÉTERMINÉES

Le risque principal relié aux régimes de pension est le risque de financement qui est le risque que la croissance des actifs investis et des contributions aux fonds de pension ne seront pas suffisantes pour couvrir les obligations des fonds de pensions, résultant en un passif non financé.

Le risque de financement est également lié aux risques suivants : le risque d'investissement, le risque de taux d'intérêt, le risque de longévité, le risque de salaire et le risque d'inflation.

Risque d'investissement : La valeur actualisée du passif au titre des prestations déterminées est calculée en utilisant un taux d'actualisation basé sur les taux de rendements des obligations de sociétés Canadiennes de grande qualité ; si le rendement réel des actifs est inférieur à ce taux, il y aura un déficit. Par conséquent, la Société a adopté une politique de placement conservatrice supervisée par le comité d'investissement.

Risque d'intérêt : Une diminution du taux d'intérêt des obligations entraînerait une augmentation du passif au titre des régimes, cependant grâce à une politique d'alignement des investissements, cette augmentation serait partiellement compensée par une augmentation de la valeur des investissements de dette des régimes.

Risque de longévité : La valeur actuelle des passifs au titre des régimes est calculée en tenant compte des meilleures estimées de mortalité des participants aux régimes durant et après leur emploi. Une augmentation dans l'espérance de vie des participants des régimes augmenterait le passif au titre des régimes.

Risque de salaire : La valeur actuelle des passifs au titre des régimes est calculée en tenant compte des salaires futurs des participants des régimes. Conséquemment, une augmentation des salaires des participants augmenterait le passif au titre des régimes.

Risque d'inflation : Une portion importante de l'obligation au titre des prestations de retraite est liée à l'inflation. Une augmentation du taux d'inflation augmenterait le passif de la Société. Une partie des actifs des régimes sont des obligations à rendement réel qui compensent partiellement les effets de l'inflation.

14. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

ANALYSE DE SENSIBILITÉ

La Société a examiné les hypothèses utilisées pour effectuer les calculs actuariels et a déterminé que les hypothèses suivantes sont celles qui peuvent avoir les impacts les plus importants sur l'obligation au titre des prestations définies :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Obligation au titre des prestations définies Augmentation / (diminution)	
	2014	2013
Régimes de retraite :		
Taux d'inflation		
Augmentation de 25 points de base	**38,5**	33,2
Diminution des 25 points de base	**(37,7)**	(31,8)
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	**(73,9)**	(63,2)
Diminution des 25 points de base	**78,1**	67,2
Taux d'augmentation salariale		
Augmentation de 25 points de base	**7,2**	7,0
Diminution des 25 points de base	**(7,4)**	(6,8)
Table de mortalité		
1 an plus jeune	**57,0**	44,1
1 an plus vieux	**(57,7)**	(44,3)
Avantages postérieurs à l'emploi :		
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	**(0,8)**	(0,6)
Diminution des 25 points de base	**0,8**	0,6

Dans les analyses de sensibilité présentée ci-dessus, la valeur actualisée des obligations au titre des prestations définies a été calculée en utilisant la méthode des unités de crédit projetées à la fin de l'exercice, cette méthode est la même qui a été utilisée pour calculer l'obligation au titre des prestations définies enregistrée à l'état de la situation financière.

Il n'y a eu aucun changement dans la méthode et les hypothèses utilisées lors de la préparation des analyses de sensibilité de l'année précédente.

STRATÉGIES D'APPARIEMENT D'ACTIF – PASSIF

La Société revoit sa politique d'investissement pour ses régimes de retraite et le positionnement de ses actifs annuellement pour tenir compte des changements démographiques du régime, de l'environnement d'investissement, les circonstances financières du régime et du répondant du régime ainsi que les changements dans la tolérance aux risques. Après quelques années ou lorsqu'il y a des changements importants de circonstances, la Société fera une évaluation complète du modèle d'actif-passif pour déterminer une politique d'investissement optimale de ses actifs.

La plus récente révision de la politique d'investissement a mené à l'implantation progressive d'un appariement passif-actif qui tend à augmenter la sensibilité des actifs du régime à l'augmentation des rendements des taux d'intérêt des obligations long-terme. De plus, la politique a mené à une diminution de l'exposition du régime à la volatilité du marché des actions en allouant une plus grande allocation aux investissements alternatifs basés sur les revenus tels que l'immobilier et les placements en infrastructure qui ont des taux d'intérêt sensiblement apparentés aux obligations des régimes. Les bénéfices attendus de ces mesures sont d'atteindre une plus faible volatilité du financement requis en préservant le coût courant du financement à un niveau acceptable.

B) AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre, les principaux résultats pour les prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail ainsi que les autres régimes d'avantages du personnel à long-terme sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014	2013
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde de début de l'exercice	**23,8**	22,0
Coût des services	**4,8**	5,4
Intérêts débiteurs	**1,0**	0,8
Prestations versées	**(5,6)**	(5,8)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**(0,1)**	0,8
Effet des changements aux hypothèses financières	**0,7**	(0,2)
Effet des ajustements reliés à l'expérience	**(1,8)**	0,8
Solde à la fin de l'exercice	**22,8**	23,8
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de l'exercice	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**5,6**	5,8
Prestations versées	**(5,6)**	(5,8)
Solde à la fin de l'exercice	**-**	-
Passif au titre des avantages du personnel à long terme :	**(22,8)**	(23,8)

Cotisation estimative à verser au régime pour l'exercice suivant :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2015
Cotisation estimative à verser au régime pour l'exercice suivant	**6,5**

14. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

Moyenne pondérée des principales hypothèses:

	2014	2013
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME:		
Taux d'actualisation	**3,40 %**	3,90 %
Taux de croissance de la rémunération	**3,00 %-3,25 %**	3,00 % - 3,25 %
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	**5,29 %**	5,40 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	**3,78 %**	3,78 %
Année d'atteinte du taux ultime	**2029**	2029
Taux d'inflation	**2,25 %**	2,25 %
Taux de mortalité	**90 % du WC 1996-2000 table de mortalité projetée jusqu'en 2010 pour les indemnisations des accidents du travail et étude de 2009 du CIA pour les autres avantages du personnel**	90 % du WC 1996-2000 table de mortalité projetée jusqu'en 2010 pour les indemnisations des accidents du travail et étude de 2009 du CIA pour les autres avantages du personnel
COÛT DES PRESTATIONS DÉFINIES:		
Taux d'actualisation	**3,90 %**	3,20 %
Taux de croissance de la rémunération	**3,00 % - 3,25 %**	3,00 % - 3,25 %
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	**5,40 %**	5,85 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	**3,78 %**	3,93 %
Année d'atteinte du taux ultime	**2029**	2029
Taux d'inflation	**2,25 %**	2,25 %
Taux de mortalité	**WC 1996-2000 table de mortalité projetée jusqu'en 2010 pour les indemnisations des accidents du travail et étude de 2009 du CIA pour les autres avantages du personnel**	WC 1996-2000 table de mortalité projetée jusqu'en 2009 pour les indemnisations des accidents du travail et étude de 2009 du CIA pour les autres avantages du personnel

ANALYSE DE SENSIBILITÉ

La Société a examiné les hypothèses utilisées pour effectuer les calculs actuariels et a déterminé que les hypothèses suivantes sont celles qui peuvent avoir le plus grand impact sur l'obligation au titre des prestations définies:

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Passif au titre des avantages à long-terme du personnel Augmentation / (diminution)	
	2014	2013
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	**(0,4)**	(0,4)
Diminution des 25 points de base	**0,4**	0,4

C) AUTRES AVANTAGES À LONG TERME

Les autres avantages long-terme incluent les prestations de sécurité d'emploi administrées par diverses conventions collectives. Ces prestations sont constatées lorsque le fait à l'origine de l'obligation se produit et représentent les hypothèses les plus probables de la direction quant à la valeur actualisée des paiements futurs prévus aux employés syndiqués. Les variations des autres avantages à long terme du personnel sont expliquées ci-dessous :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014	2013
OBLIGATION AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES À LONG-TERME DU PERSONNEL :		
Solde de début de l'exercice	**2,2**	4,2
Coût des services	**0,3**	(0,6)
Prestations versées	**(1,0)**	(1,4)
Solde à la fin de l'exercice	**1,5**	2,2
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de l'exercice	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**1,0**	1,4
Prestations versées	**(1,0)**	(1,4)
Solde à la fin de l'exercice	**-**	-
Passif au titre des autres avantages à long-terme du personnel	**(1,5)**	(2,2)

D) SOMMAIRE DES RÉGIMES DE RETRAITE, DES RÉGIMES D'AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME COMPTABILISÉS AUX ÉTATS FINANCIERS.

Total des montants comptabilisés dans l'état de la situation financière :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014	2013
Actifs :		
Régime de retraite	**2,3**	-
Passifs :		
Régimes de retraite	**(51,7)**	(1,4)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**(19,4)**	(16,3)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**(22,8)**	(23,8)
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**(1,5)**	(2,2)
Passifs total	**(95,4)**	(43,7)

14. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

Total des montants comptabilisés dans l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014	2013
Charges d'exploitation :		
Régimes de retraite	**23,5**	46,2
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**1,1**	1,3
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**4,6**	7,6
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**0,3**	(0,6)
Total	**29,5**	54,5

Ces charges d'exploitations sont incluses sur la ligne Rémunération et avantages du personnel dans l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global.

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014	2013
Autres éléments du résultat global :		
Régimes de retraite	**(105,9)**	299,9
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**(2,4)**	3,6
Total	**(108,3)**	303,5

15. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

La composition des (recouvrements) charges d'impôts sur les résultats s'établit comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014	2013
Charge (recouvrement) d'impôts exigibles	**0,8**	0,5
Charge (recouvrement) d'impôts différés	**-**	-
Charge (recouvrement) d'impôts sur les résultats	**0,8**	0,5

La charge (recouvrement) d'impôts sur les résultats de l'exercice diffère du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 24,43 pour cent (31 décembre 2013 : 24,36 pour cent) sur les résultats avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014	2013
Résultats nets avant impôts sur les résultats	**49,7**	42,3
Charge (recouvrement) d'impôts sur les résultats calculée – taux réglementaires	**12,1**	10,3
Impôts des grandes sociétés et impôts minimums des sociétés	**0,8**	0,4
Effet de la (réduction) augmentation des attributs de taxes non-reconnus	**(11,8)**	(10,1)
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts différés sur les résultats	**(0,3)**	(0,1)
Charge (recouvrement) d'impôts sur les résultats	**0,8**	0,5

Les impôts différés sur les résultats tiennent compte de l'effet fiscal net des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs inscrite aux états financiers, et les montants servant au calcul de l'impôt sur les résultats.

Les composantes importantes des actifs et des (passifs) d'impôts différés sur les résultats sont les suivantes :

Impôts différés sur les résultats au 31 décembre 2014

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Solde de début	Comptabilisé au résultat net	Solde de fin
Actifs (passifs) d'impôts différés sur les résultats :			
Perte non réalisée sur les instruments financiers dérivés	(0,4)	-	**(0,4)**
Pertes fiscales reportées prospectivement	0,4	-	**0,4**
Actifs (passifs) d'impôts différés sur les résultats	-	-	-

Impôts différés sur les résultats au 31 décembre 2013

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Solde de début	Comptabilisé au résultat net	Solde de fin
Actifs (passifs) d'impôts différés sur les résultats :			
Perte non réalisée sur les instruments financiers dérivés	-	(0,4)	(0,4)
Pertes fiscales reportées prospectivement	-	0,4	0,4
Actifs (passifs) d'impôts sur les résultats	-	-	-

La Société a 49,1 millions de dollars (31 décembre 2013 : 57,1 millions de dollars) de pertes fiscales au Québec et 46,6 million de dollars (31 décembre 2013 : 54,7 million de dollars) de pertes fiscales fédérales autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, qui viendront à échéance en 2029 et 2033.

La Société n'a pas comptabilisé les actifs d'impôt différé de ses différences temporelles déductibles ni de ses pertes fiscales non utilisées puisqu'elle a jugé improbable qu'un bénéfice imposable soit disponible pour ces éléments. Les différences temporelles déductibles, pertes fiscales et crédits d'impôt non utilisés pour lesquels aucun actif d'impôt différé sur les résultats n'a été comptabilisé sont réparties de la façon suivante :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014	2013
Fédéral :		
Immobilisations corporelles	**84,6**	83,0
Éventualités, autres passifs et montants nets	**32,6**	17,0
Passif au titre des prestations définies	**91,6**	48,7
Pertes fiscales reportées prospectivement	**44,9**	52,9
	253,7	201,6
Québec :		
Immobilisations corporelles	**466,2**	464,6
Éventualités, autres passifs et montants nets	**31,3**	16,4
Passif au titre des prestations définies	**91,6**	48,7
Pertes fiscales reportées prospectivement	**47,3**	55,4
	636,4	585,1

16. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

Le financement en capital reporté représente le solde non amorti du financement utilisé pour l'acquisition des immobilisations corporelles et incorporelles.

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014	2013
Solde au début de l'exercice	**1 237,4**	1 229,0
Financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	**80,9**	90,8
Amortissement du financement en capital reporté	**(70,5)**	(82,4)
Solde à la fin de l'exercice	**1 247,8**	1 237,4

17. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014	2013
Ventes de billets à l'avance	**12,8**	11,1
Cartes cadeaux	**3,0**	2,7
Transactions non monétaires	**2,7**	2,3
VIA Préférence [1]	**16,0**	14,0
Autres	**-**	0,7
Total des produits reportés	**34,5**	30,8

(1) : Les produits reportés reliés aux points du programme de fidélisation sont évalués sur une base régulière à partir de la juste valeur des prix pour les billets de train (Niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs c'est-à-dire sur des données concernant l'actif ou le passif, autres que les cours du marché actif (non ajustés), qui sont observables directement ou indirectement).

18. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Pour tous les exercices présentés, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

La Société définit son capital comme étant son capital-actions et ses résultats non distribués, et est régie par la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La Société n'est pas autorisée à modifier sa structure financière sans l'approbation préalable du gouvernement. La Société doit obtenir l'autorisation du gouvernement pour engager des instruments d'emprunt. De ce fait, la Société n'a pas accès à des sources de financement externes et n'est pas dotée d'une structure financière souple.

La Société gère ses capitaux propres en surveillant prudemment ses revenus, ses dépenses, ses actifs, ses passifs, ses placements et ses transactions financières générales, de manière à ce que la Société atteigne efficacement ses buts et objectifs tout en demeurant une entreprise en exploitation. La Société n'a pas modifié la gestion de son capital durant l'année.

19. ENGAGEMENTS

Le tableau suivant présente les engagements contractuels de la Société qui ne sont pas inclus dans l'état de la situation financière.

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014				2013
	Engagement total	À moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	Engagement total
ENGAGEMENTS LIÉS AUX OPÉRATIONS :					
Baux opérationnels non-résiliables (NOTE A) :	**37,7**	3,4	14,3	20,0	-
Preneur	**37,7**	3,4	14,3	20,0	-
Total					
ENGAGEMENTS LIÉS AUX PROJETS MAJEURS EN CAPITAL :					
Infrastructure	**14,7**	9,2	5,5	-	16,8
Matériel roulant	**14,1**	14,1	-	-	24,5
Autres	**-**	-	-	-	0,8
Total	**28,8**	23,3	5,5	-	42,1
Total engagements	**66,5**	26,7	19,8	20,0	42,1

a) La Société a conclu des contrats de location simple principalement en ce qui a trait aux installations, à l'entretien de la voie ferrée et au matériel informatique. Les plus importants contrats de location sont les contrats de location résiliables pour les gares de Montréal et de Toronto assortis d'une durée de 10 ans et de 49 ans, respectivement, sans option de renouvellement ainsi qu'un contrat de location non-résiliable d'une durée de 10 ans assorti d'une option de renouvellement pour le siège social de Montréal. Les paiements au titre de la location augmentent afin de refléter le taux d'inflation usuel.

En 2014, un montant de 13,7 millions de dollars (31 décembre 2013 : 13,9 millions de dollars) a été comptabilisé à la dépense en lien avec les contrats de location d'immeuble.

b) Tel que mentionné à la Note 1, la Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains expirant le 31 décembre 2018. Aucun montant n'est inclut dans le tableau ci-haut relativement à ces contrats puisque les montants d'engagement fluctue en fonction de l'utilisation annuelle des voies.

c) La Société a fourni des lettres de crédit d'une institution bancaire d'une valeur approximative de 31,2 millions de dollars (31 décembre 2013 : 28,5 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

20. VARIATION NETTE DES ÉLÉMENTS HORS CAISSE DU FONDS DE ROULEMENT

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014	2013
Comptes clients	**(1,1)**	1,1
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	**0,2**	2,1
Financement d'exploitation à recevoir du gouvernement du Canada (financement du gouvernement reporté)	**(30,0)**	36,8
Stocks	**3,1**	(2,3)
Comptes fournisseurs et charges à payer	**1,9**	0,7
Provisions	**1,5**	0,7
Produits reportés	**3,8**	3,4
Total	**(20,6)**	42,5

21. INSTRUMENTS FINANCIERS

A) CLASSIFICATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de la Société sont classés comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014 Valeur comptable			2013 Valeur comptable		
	JVBRN	DV	PC	JVBRN	DV	PC
Actifs financiers :						
Comptes clients	-	-	**8,1**[1]	-	-	5,5[1]
Instruments financiers dérivés	**1,8**[2]	-	-	1,7[2]	-	-
Fonds de renouvellement des actifs – Billets VAC	-	-	-	6,2	-	-
Fonds de renouvellement des actifs – Trésorerie et autres placements	**9,1**	-	-	-	6,6[3]	-
		JVBRN	Autres passifs		JVBRN	Autres passifs
Passifs financiers :						
Comptes fournisseurs et charges à payer		-	**83,3**[4]		-	83,9[4]
Instruments financiers dérivés		**13,9**[2]	-		-	-

JVBRN – Instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat net
DV – Disponible à la vente
PC – Prêts et créances
(1) Composé des créances d'exploitation.
(2) Composé d'instruments financiers dérivés qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture.
(3) Composé de placements à court terme.
(4) Composé de comptes fournisseurs, de charges à payer et de salaires à payer.

B) INFORMATIONS SUR LA JUSTE VALEUR

Les actifs financiers et passifs financiers mesurés à la juste valeur dans l'état de la situation financière sont classés selon une hiérarchie des justes valeurs comportant trois niveaux. Les trois niveaux sont définis basés sur des données observables et significatives d'évaluation comme suit :

Niveau 1 – Cours (non ajustés) auxquels l'entité peut avoir accès à la date d'évaluation, sur des marchés actifs, pour des actifs ou des passifs identiques.

Niveau 2 – Données concernant l'actif ou le passif, autres que les cours du marché inclus dans les données d'entrée de Niveau 1, qui sont observables directement ou indirectement.

Niveau 3 – Données non observables concernant l'actif ou le passif.

Le tableau suivant présente la juste valeur classée par hiérarchie applicable à l'évaluation de façon récurrente de la juste valeur des actifs financiers et passifs financiers détenus par la Société. Le tableau présente aussi de l'information sur la méthode utilisée pour déterminer la juste valeur de ces actifs financiers et passifs financiers ainsi que leur hiérarchie des justes valeurs :

Actifs financiers / Passifs financiers	Hiérarchie des justes valeurs	Techniques d'évaluation	Données non observables	Sensibilité de la juste valeur aux données d'entrée non observables
Instruments financiers dérivés-contrat de change à terme	Niveau 2	Flux de trésorerie actualisés. Les flux de trésorerie futurs sont estimés sur la base des taux de change à terme (à partir des taux de change à terme observable à la fin de l'exercice) et des taux de contrat de change à terme, actualisés à un taux du marché reflétant les différents risques de crédit des contreparties.	N/A	N/A
Instruments financiers dérivés-swap de marchandises	Niveau 2	Flux de trésorerie actualisés. Les flux de trésorerie futurs sont estimés sur la base des prix de swaps de marchandises (à partir des prix de swap de marchandises observables sur le marché à la fin de l'exercice) et des prix des contrats de swap de marchandises, actualisés à un taux du marché reflétant les différents risques de crédit des contreparties.	N/A	N/A

Il n'y a eu aucun transfert important entre les niveaux 1 et 2 pendant l'exercice.

Il n'y a eu aucun changement dans les techniques d'évaluation depuis l'année dernière.

21. INSTRUMENTS FINANCIERS (SUITE)

Le tableau suivant présente les actifs financiers et passifs financiers détenus par la Société qui ne sont pas évalués à la juste valeur de manière récurrente ainsi que leur hiérarchie des justes valeurs :

	2014	2013
Actifs :		
Comptes clients	**Niveau 2**	Niveau 2
Passifs :		
Comptes fournisseurs et charges à payer	**Niveau 2**	Niveau 2

La juste valeur des actifs financiers et passifs financiers classée au Niveau 2 ci-dessus a été déterminée en utilisant des modèles d'évaluation généralement reconnus basée sur des analyses d'actualisation des flux de trésorerie, dont la plus importante variable est le taux d'actualisation reflétant le risque de crédit des contreparties. Par contre, lorsque la valeur temporelle de l'argent n'est pas importante en raison de leur nature à court terme, ces instruments sont comptabilisés au montant de leur facture originale moins ajustement si nécessaire.

C) GESTION DES RISQUES

Dans le cadre de ses activités d'exploitation, la Société procède à des transactions associées à des risques financiers, notamment en matière de crédit, de liquidités et de marché. L'exposition à de tels risques est considérablement réduite par une surveillance étroite des transactions et par le biais de stratégies, comme l'utilisation d'instruments financiers dérivés.

La Société utilise des instruments financiers dérivés, tels que des swaps et certains contrats de change à terme pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant et de la valeur du dollar américain. Des swaps de marchandise sont utilisés pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant sur au moins 50 pour cent et jusqu'à 80 pour cent de la consommation de carburant.

La Société n'utilise pas ces instruments dérivés à des fins de transaction ou de spéculation. La Société n'applique pas la comptabilité de couverture à ces instruments financiers dérivés.

D) RISQUE DE CHANGE

La Société est exposée aux risques de change pour les soldes en dollars américains suivant :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014	2013
Actifs :		
Instruments financiers dérivés	**1,8**	1,7
Passifs :		
Instruments financiers dérivés	**13,9**	-

L'objectif de la gestion du risque de la Société consiste à réduire le risque en matière de trésorerie associé aux flux de trésorerie en devises étrangères. Pour contribuer à gérer ce risque, la Société conclut certains contrats de change à terme associés à l'achat de swap de marchandise.

L'exposition de la Société à une variation de l'ordre de 5 pour cent du cours du dollar américain n'aurait pas une incidence considérable sur le résultat net de la Société.

E) RISQUE DE CRÉDIT

Le risque de crédit est le risque que l'une des parties contractantes à un instrument financier ne puisse se conformer à ses obligations en vertu des conditions liées à l'instrument financier. La valeur comptable des actifs financiers s'élève à 32,9 millions de dollars (31 décembre 2013 : 41,7 millions de dollars) et représente l'exposition maximale de la Société au risque de crédit. La Société ne mise pas sur des instruments dérivés de crédit ni sur des instruments de nature semblable pour atténuer son risque et, par conséquent, l'exposition maximale est la valeur comptable totale, ou la valeur nominale, de l'actif financier. La Société minimise le risque de crédit associé à sa trésorerie, au Fonds de renouvellement des actifs et aux instruments financiers dérivés en transigeant uniquement avec des institutions financières de bonne réputation et de grande qualité. L'exposition de la Société quant à ses comptes clients est réduite par la mise en application d'une politique de crédit qui permet de restreindre la concentration du risque, d'évaluer et de surveiller le risque de crédit des parties contractantes et d'établir des limites de crédit. Seuls les ministères et organismes gouvernementaux du gouvernement canadien, les sociétés d'État qui produisent des mandats de transport gouvernementaux et les agences de voyages membres de l'Association du transport aérien international (Plan de règlement bancaire/Airline Reporting Corporation) ne font pas l'objet d'une enquête de solvabilité.

Au 31 décembre 2014, environ 9,2 pour cent (31 décembre 2013 : 16,0 pour cent) des comptes clients étaient dus depuis plus de 90 jours, alors qu'environ 88,2 pour cent (31 décembre 2013 : 76,0 pour cent) des soldes étaient courants (moins de 30 jours).

Au 31 décembre 2014, la provision cumulée pour créances douteuses s'élevait à 0,7 million de dollars (31 décembre 2013 : 0,8 million de dollars). La provision cumulée pour créances douteuses est établie selon l'âge du compte et la situation financière du client. Une analyse individuelle de chaque compte est effectuée.

F) RISQUE LIÉ AU PRIX DU CARBURANT

Afin de gérer son exposition à la fluctuation des prix du carburant et du mazout, ainsi que de minimiser la volatilité des flux de trésorerie des activités d'exploitation, la Société établit des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers basés sur le prix d'une marchandise (i.e. huile à chauffage) ou des indices boursiers. Une variation de l'ordre de 5 pour cent des prix en dollars américains du mazout ou du carburant n'aurait pas une incidence significative sur les états financiers.

21. INSTRUMENTS FINANCIERS (SUITE)

G) RISQUE DE LIQUIDITÉ

La Société gère le risque lié aux liquidités en préparant des prévisions détaillées des flux de trésorerie associés à ses activités d'exploitation ainsi qu'aux prévisions d'activités de placement et de financement, et en effectuant le suivi connexe. Le risque lié aux liquidités est minime, étant donné que la Société n'a pas d'instruments d'emprunt et qu'elle est financée par le gouvernement du Canada.

Les passifs financiers énoncés à l'article a) ci-dessus, qui s'élève à 97,2 millions de dollars (31 décembre 2013 : 83,9 millions de dollars), représentent l'exposition maximale de la Société au risque de liquidité.

Le tableau suivant représente un sommaire des échéances contractuelles des passifs financiers dérivés et non dérivés, sur une base brute et non-actualisés, au 31 décembre 2014 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 2 ans	Plus de 2 ans	Total
Comptes fournisseurs et charges à payer	82,7	0,3	0,3	-	-	**83,3**
Passifs financiers dérivés	2,4	2,4	4,6	4,4	0,1	**13,9**

Le tableau suivant représente un sommaire des échéances contractuelles des passifs financiers non dérivés, sur une base brute et non-actualisés, au 31 décembre 2013 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 2 ans	Plus de 2 ans	Total
Comptes fournisseurs et charges à payer	75,7	0,3	5,6	0,2	2,1	83,9

H) RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

Le risque de taux d'intérêt se définit comme l'exposition de la Société à une perte de revenu ou une perte de valeur sur les instruments financiers résultant d'une variation des taux d'intérêt. Au 31 décembre 2014, il n'y avait aucune exposition au risque de taux d'intérêt puisque les liquidités de la Société étaient toutes investies dans des comptes de banque. Au 31 décembre 2013, la Société était exposée à un risque de taux d'intérêt pour son Fonds de renouvellement des actifs pour un total de 12,8 millions de dollars. Une variation de 100pdb du taux d'intérêt n'aurait eu aucun impact significatif sur les revenus de placements.

22. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des swaps de marchandise dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (i.e. huile à chauffage) par rapport au prix sur lequel nous nous sommes entendus. La Société utilise aussi des contrats de change à terme qui constituent des ententes contractuelles visant à acheter ou à vendre des dollars américains à une date ultérieure et à un taux spécifié. Ces ententes sont liées aux swaps de marchandise.

À la fin de l'exercice, la juste valeur des instruments financiers dérivés est comme suit :

	2014		2013	
SWAP DE MARCHANDISES	Quantité nominale de référence (milliers de gallons américains)	Juste valeur en $ CAN (millions)	Quantité nominale de référence (milliers de gallons américains)	Juste valeur en $ CAN (millions)
Actif	-	-	9 072	0,9
Passif	**21 168**	**13,9**	-	-

Au 31 décembre 2014, les swaps de marchandises brut ont un prix fixe par gallon américains entre 2,010 et 2,959 en dollars américains (31 décembre 2013 : entre 2,825 et 2,990) et les dates de maturité sont de 2015 à 2018 (31 décembre 2013 : 2014 à 2015). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

	2014		2013	
CONTRAT DE CHANGE À TERME	Quantité nominale de référence (millions de dollars américains)	Juste valeur en $ CAN (millions)	Quantité nominale de référence (millions de dollars américains)	Juste valeur en $ CAN (millions)
Actif	**29,6**	**1,8**	26,2	0,8

Au 31 décembre 2014, les taux des contrats de change à terme sont entre 1,047 et 1,148 (31 décembre 2013 : entre 1,001 et 1,062) en dollars américains et les dates de maturités sont de 2015 à 2016 (31 décembre 2013 : 2014 à 2015). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

Total des montants comptabilisés dans l'état de la situation financière :

	2014	2013
	Juste valeur en $ CAN (millions)	Juste valeur en $ CAN (millions)
Total Actif	**1,8**	1,7
Total Passif	**13,9**	-

23. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société est apparentée à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada, leur propriétaire commun. La Société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises non liées et ces opérations sont comptabilisées à leur juste valeur. Autres que celles déjà divulguées dans les états financiers, les opérations entre apparentés ne sont pas importantes.

La rémunération des principaux dirigeants est établie par le Comité des ressources humaines en fonction des rendements individuels et des tendances du marché. Les recommandations du Comité des ressources humaines sont ensuite présentées et approuvées par le Conseil d'administration.

Les principaux dirigeants de la Société incluent les membres de l'exécutif qui font parti du Comité de gestion de la Société.

La rémunération des principaux dirigeants de la Société est la suivante :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014	2013
Rémunérations et avantages du personnel à court-terme	**2,8**	2,4
Indemnités de fin de contrat	**0,7**	-
Avantages postérieurs à l'emploi	**0,4**	0,8
Total	**3,9**	3,2

24. OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des produits provenant d'opérations non monétaires d'une valeur approximative de 1,7 million de dollars au 31 décembre 2014 (31 décembre 2013 : 1,6 million de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant approximatif de 1,9 million de dollars (31 décembre 2013 : 2,1 millions de dollars) dans l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global, principalement à titre de « Marketing et ventes » et « Autres ». La nature des opérations non monétaires est principalement liée à la visibilité publicitaire.

25. ÉVENTUALITÉS

A) ENVIRONNEMENT

Les activités de la Société sont régies par un grand nombre de lois et de règlements fédéraux, provinciaux et municipaux en matière d'environnement, notamment en ce qui concerne la gestion des émissions dans l'atmosphère, des eaux usées, des matières dangereuses, des déchets et de la contamination des sols, ainsi que la gestion et la mise hors service des réservoirs de stockage souterrains et de surface. L'exploitation ferroviaire et les activités de transport connexes, les décisions liées à la propriété des biens immobiliers et toute autre activité de la Société, tant actuelle qu'antérieure, suscitent un risque inhérent à la responsabilité environnementale.

La Société a procédé à l'évaluation de toutes ses activités et de l'ensemble de ses sites et installations à risque afin de déterminer les risques environnementaux potentiels qui s'y rattachent. Les sites et les installations auxquels des risques environnementaux ont été associés ont fait ou feront l'objet d'études approfondies et des mesures correctives ont été ou seront prises, au besoin, dans le but d'éliminer ces risques ou de les atténuer. Le processus continu de gestion des risques actuellement en place permet à la Société d'examiner ses activités et ses biens dans des conditions d'exploitation normales, ainsi que de faire le suivi des accidents qui surviennent. Les biens qui risquent d'être contaminés, ou les activités ou les biens qui peuvent causer une contamination, sont pris en charges sans tarder, dès que la contamination est constatée, grâce à l'élaboration d'un plan d'action établi en fonction de la nature et de l'importance des répercussions, ainsi que des exigences applicables.

Lorsque les coûts liés aux mesures correctives peuvent être estimés de façon raisonnable, une charge à payer est comptabilisée basée sur les frais futurs anticipés.

Les efforts que déploie constamment la Société pour déterminer les préoccupations environnementales potentielles associées à ses biens pourraient donner lieu à des enquêtes environnementales futures, qui pourraient mener à l'établissement de coûts et de passifs supplémentaires en matière d'environnement. L'ampleur de ces passifs et des coûts attribuables au respect des lois sur l'environnement ainsi qu'au confinement de la contamination ou à l'application de mesures correctives s'y rattachant ne peuvent être évalués de façon raisonnable en raison des facteurs suivants :

(i) Le manque de renseignements techniques précis disponibles en ce qui concerne plusieurs sites ;

(ii) L'absence de plaintes de tiers relativement à des sites particuliers ;

(iii) Incertitude de la capacité de recouvrer les coûts auprès des tiers relativement aux sites particuliers ;

(iv) Le fait que la responsabilité environnementale n'a pas clairement été attribuée.

Par conséquent, nous n'avons aucune garantie que des passifs ou des coûts importants liés aux questions environnementales ne seront pas engagés dans le futur, ou que ces passifs et ces coûts n'auront pas d'effets négatifs importants sur la situation financière de la Société.

B) MISE HORS SERVICES DES IMMOBILISATIONS

La Société se conforme à certains contrats de location-simple en vertu desquels le bailleur peut exiger que le terrain, les structures ou les autres biens soient retournés dans le même état qu'ils étaient au début de la location ou le bailleur peut reprendre possession de ces biens sans qu'il y ait indemnisation pour les modifications ou les ajouts faits aux biens originaux. Compte tenu de la nature des biens stipulés au contrat et des droits du bailleur, la juste valeur de l'obligation liée à la mise hors service ne peut être évaluée de façon raisonnable. Par conséquent, aucun passif n'a été comptabilisé aux états financiers.

26. RECLASSIFICATION

La Société a reclassé les montants de dépréciation cumulée présentés aux notes « Immobilisations corporelles » et « Immobilisations incorporelles » afin d'améliorer la divulgation des dépréciations dans les notes. Le résultat de ce reclassement est une augmentation du Coût et de l'Amortissement et dépréciations cumulés de 66,8 millions de dollars pour les Immobilisations corporelles et de 0,9 million de dollars pour les Immobilisations incorporelles au 31 décembre 2013 (1er janvier 2013 : 61,1 millions de dollars pour les Immobilisations corporelles et 0,7 million de dollars pour les Immobilisations incorporelles). Il n'y avait aucun impact sur la valeur nette totale et c'est pourquoi un troisième état de la situation financière arrêté au début de la période précédente n'a pas été présenté.

ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ

TABLE DES MATIÈRES

CONSEIL D'ADMINISTRATION	123
ÉQUIPE DE LA HAUTE DIRECTION	123
ADRESSE DES BUREAUX DE VIA RAIL	123
BIOGRAPHIE DES DIRECTEURS	124

CONSEIL D'ADMINISTRATION

PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION PAR INTÉRIM

Eric Stefanson
Winnipeg, Manitoba

VICE-PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Jane Mowat
Toronto, Ontario

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Denis Durand
Montréal, Québec

David Hoff
Vancouver, Colombie-Britannique

Stephen Mallory
Toronto, Ontario

Ramona Materi
Vancouver, Colombie-Britannique

Deborah Robinson
Toronto, Ontario

Hind Sergieh
Montréal, Québec

Melissa Sonberg
Montréal, Québec

William M. Wheatley
Regina, Saskatchewan

Yves Desjardins-Siciliano
Montréal, Québec

SECRÉTAIRE CORPORATIF

Jean-François Legault

ÉQUIPE DE LA HAUTE DIRECTION

Yves Desjardins-Siciliano
Président et chef de la direction

Marc Beaulieu
Chef, Transport et sécurité

Laurent F. Caron
Chef, Ressources humaines

Sonia Corriveau
Chef, Transformation des Affaires

Patricia Jasmin
Chef, Services financiers

Martin R. Landry
Chef, Affaires commerciales

Jean-François Legault
Chef, Services juridiques, gestion des risques et secrétaire corporatif

Robert St-Jean
Chef, Gestion des actifs

ADRESSES DES BUREAUX DE VIA RAIL

Siège social et Québec
3, Place Ville Marie
Bureau 500
Montréal (Québec)
H3B 2C9
514 871-6000

Canada Atlantique
1161, rue Hollis
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3H 2P6
902 494-7900

Ontario
65, rue Front Ouest
Bureau 222
Toronto (Ontario)
M5J 1E6
416 956-7600

Ouest
146-123, rue Main
Winnipeg (Manitoba)
R3C 1A3
204 949-7483

1150, rue Station
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6A 4C7
604 640-3700

viarail.ca

BIOGRAPHIE DES DIRECTEURS

Pour voir une vidéo de notre président interviewant les membres de la haute direction à propos de leurs responsabilités et défis, veuillez consulter la vidéo intitulée « Entretien avec les membres de la haute direction, VIA Rail Canada » sur le canal Youtube de VIA Rail.

YVES DESJARDINS-SICILIANO

Président et chef de la direction

M. Desjardins-Siciliano, qui s'est joint à VIA Rail en 2010 à titre de chef, Services juridiques, gestion des risques et secrétaire corporatif, a été nommé président et chef de la direction de la Société en mai 2014. Avocat d'expérience et gestionnaire chevronné, M. Desjardins-Siciliano avait auparavant exercé des fonctions de direction dans les domaines des services juridiques, des relations gouvernementales et réglementaires, du développement commercial et d'affaires et de l'entreprise, des communications marketing et des finances, tant au sein de firmes privées que dans le secteur public. De 1989 à 1991, il a occupé le poste de chef de cabinet du ministre du Travail et du ministre d'État aux Transports au niveau fédéral. M. Desjardins-Siciliano détient un diplôme en droit (LL.B.) de l'Université de Montréal et un diplôme d'études supérieures en droit de l'Université McGill. Il possède également une accréditation de l'Institut des administrateurs de sociétés (IAS.A). Membre du Barreau du Québec, M. Desjardins a déjà été président de la Division du Québec de l'Association du Barreau canadien.

MARC BEAULIEU

Chef, Transport et sécurité

Après avoir travaillé au Canadian national (CN), M. Beaulieu s'est joint à l'équipe de VIA Rail en 1985, où il a occupé plusieurs postes de direction de plus en plus importants, notamment à titre de directeur général des opérations de maintenance, chef des services mécaniques, directeur général régional de l'Est du Canada et chef du transport, avant d'exercer ses fonctions actuelles. À titre de chef, Transport et sécurité, il est responsable de l'ensemble de l'exploitation du réseau ferroviaire, de la sécurité du transport et de l'exploitation, des services mécaniques et de la sûreté de l'entreprise. Le mandat de M. Beaulieu consiste à veiller à l'exploitation sécuritaire et efficace des trains de VIA Rail. Dans cette optique, ses responsabilités comprennent la supervision des mécaniciens de locomotive, du personnel responsable de l'entretien et de certains professionnels en ingénierie, du personnel d'exploitation du réseau ferroviaire et des professionnels chargés de la sûreté et de la sécurité.

LAURENT F. CARON
Chef, Ressources humaines

M. Caron s'est joint à VIA en 2010. En tant que chef, Ressources humaines, il met en œuvre des stratégies et programmes qui favorisent une solide adhésion du personnel à la vision, à la mission et aux principes directeurs de la Société. Il supervise le développement du leadership, la planification de la relève, les relations de travail et l'application du code de conduite de VIA Rail, en plus de veiller à ce que les compétences de base chez VIA soient intégrées aux activités sous sa supervision, qui comprennent l'embauche, la formation et l'apprentissage en ligne, la gestion du rendement, la gestion du changement, la rémunération globale et les politiques en matière de ressources humaines. Par le passé, M. Caron a occupé des postes à un niveau hiérarchique de plus en plus élevé au CN, chez AMF Technotransport et à la Société des chemins de fer du Québec. Titulaire d'un baccalauréat en relations industrielles de l'Université McGill, M. Caron est également membre de l'Ordre des conseillers en ressources humaines et de la *Society for Human Resource Management*.

SONIA CORRIVEAU
Chef, Transformation des Affaires

M^me^ Corriveau a commencé à travailler chez VIA Rail en 2014. À titre de chef, Transformation des Affaires, elle est responsable de la réingénierie des processus commerciaux de la Société et dirige la transformation et la modernisation des processus d'afffaires internes et auprès de la clientèle. Elle chapeaute notamment le groupe des technologies de l'information, le Bureau de gestion des projets corporatifs, ainsi que l'équipe responsable de l'architecture d'entreprise et de l'innovation. Au cours de ses 25 ans de carrière avec IBM, M^me^ Corriveau a occupé plusieurs postes de direction et a notamment dirigé diverses unités de travail dans plusieurs endroits au Canada, et piloté des changements complexes sur le plan de l'organisation et du fonctionnement. Juste avant de se joindre à VIA Rail, elle était Vice-Présidente des Services d'affaires mondiaux chez IBM et Présidente du Groupe LGS. M^me^ Corriveau est titulaire d'un MBA de l'Université du Québec à Montréal et d'un baccalauréat en informatique de gestion de l'Université de Sherbrooke.

PATRICIA JASMIN
Chef, Services financiers

M[me] Jasmin s'est jointe à l'équipe de VIA Rail en 2007, exerçant d'abord les fonctions du contrôleur corporatif avant d'être nommée chef, Services financiers. Ses responsabilités comprennent la gestion financière, la production de rapports financiers internes et externes, le contrôle budgétaire, la vérification interne et externe et de la chaîne d'approvisionnement. M[me] Jasmin, qui joue un rôle de premier plan dans la planification stratégique de l'entreprise, collabore étroitement avec les vérificateurs internes et externes de la Société et épaule le Comité de vérification et des finances du conseil d'administration. Riche d'une vaste expérience dans le domaine des finances et de l'administration, elle a œuvré au sein de vastes entreprises du domaine de la vente au détail telles que Costco et Les compagnies Loblaw ltée, ainsi que dans le secteur des télécommunications, chez Rogers et Téléglobe. M[me] Jasmin a obtenu un baccalauréat en administration des affaires de l'école des HEC (Université de Montréal), est membre de l'Institut canadien des comptables agréés et porte le titre de CPA et CA.

MARTIN R. LANDRY
Chef, Affaires commerciales

M. Landry s'est greffé à l'équipe de VIA Rail en 2014. À titre de chef, Affaires commerciales, il supervise l'ensemble du personnel de première ligne et dirige les activités liées au service à la clientèle dans les gares et à bord des trains à travers le Canada. Ses responsabilités comprennent également les communications marketing et la publicité, les ventes interentreprises et internationales, la planification commerciale, les commandites, la conception de produits, la gestion de la marque, le développement de nouveaux produits, le programme de fidélisation de la clientèle, les partenariats et le développement des affaires, le service à la clientèle, la recherche en marketing ainsi que les activités d'analyse. Il a travaillé pendant 30 années chez IBM, où il a dirigé bon nombre d'unités de travail tant en Amérique du Nord qu'en Europe, y compris une équipe mondiale de services financiers établie à Paris. Plus récemment, il a occupé le poste de Directeur général des services d'impartition des processus commerciaux d'IBM pour le Canada et a siégé au comité exécutif d'IBM Canada. M. Landry détient un baccalauréat spécialisé en Finance de l'Université d'Ottawa.

JEAN-FRANÇOIS LEGAULT
Chef, Services juridiques, gestion des risques et secrétaire corporatif

M. Legault s'est joint à VIA Rail en mai 2014. À titre de chef, Services juridiques, gestion des risques et secrétaire corporatif, il est responsable des pratiques de gouvernance et du secrétariat de la Société, de la gestion de la conformité en matière de sécurité ferroviaire et de tous les aspects juridiques liés aux activités de VIA Rail, ainsi que de la mise en œuvre d'un programme de gestion des risques et de réclamation d'assurance de l'entreprise. Avant de rallier les rangs de la Société, M. Legault a pratiqué le droit pendant plusieurs années à Montréal. Il a occupé divers postes de direction dans le domaine du droit corporatif, notamment comme Vice-Président, Affaires juridiques chez Bell Canada et Les Vêtements de Sport Gildan, et avocat général et secrétaire corporatif chez Transat. Il a acquis une vaste expérience en droit corporatif et en gestion de la conformité, notamment en ce qui concerne la gouvernance, la gestion des litiges, les contrats, les cessions et acquisitions, et possède une expertise particulière dans la prestation de conseils juridiques axés sur les stratégies et les objectifs de l'entreprise. Membre du Barreau du Québec, M. Legault est titulaire d'un diplôme en droit (LL.B) de l'Université d'Ottawa.

ROBERT ST-JEAN
Chef, Gestion des actifs

M. St-Jean a entrepris son parcours au sein de VIA Rail en 2006, exerçant les fonctions de chef, Services financiers et Administration avant d'occuper le poste de chef, Gestion des actifs, depuis le 1er janvier 2015. Son mandat consiste à accroître le rendement des investissments, à réduire les coûts d'exploitation et favoriser l'expérience-client. Il est responsable de l'acquisition, de la gestion, du développement, de la monétisation et du renouvellement de tous les actifs matériels de VIA Rail, notamment les gares et autres édifices, ainsi que des infrastructures ferroviaires, du matériel roulant et des placements des régimes de retraite de la Société. Avant son arrivée au sein de la Société, M. St-Jean a été vice-président principal, Finance et Contrôle, chez Les compagnies Loblaw ltée, a œuvré comme vice-président contrôleur chez Provigo Inc. et a occupé plusieurs postes de direction chez Club Price Canada. Titulaire d'un baccalauréat en administration des affaires de l'Université de Sherbrooke, M. St-Jean est membre de l'Institut canadien des comptables agréés et porte le titre de CPA, CA.

COLLABORATEURS AU RAPPORT ANNUEL 2014

ÉDITRICE EN CHEF

Jennifer Bauer
Communications de l'entreprise, Via Rail

RÉDACTION

Richard Conrad
Consultant, Communications de l'entreprise

SECTION RSE

Michèle Roy
Conseillère principale, Quantis Canada

DESIGN GRAPHIQUE

Sextans

VIARAIL.CA